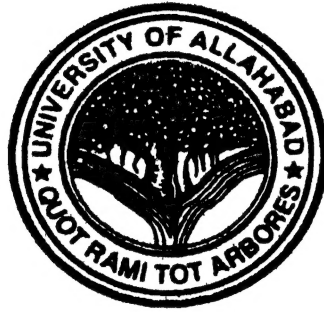


इलाहाबाद शहर क्षेत्र का सूक्ष्म - जलवायु - विज्ञान

डी० फिल्० उपाधि हेतु
इलाहाबाद विश्वविद्यालय
को प्रस्तुत एक शोध ग्रंथ



निर्देशक
डा० एस० एस० ओझा
रीडर, भूगोल विभाग
इलाहाबाद विश्वविद्यालय
इलाहाबाद

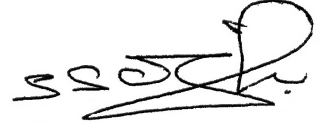
द्वारा
सविता
एम० ए० (भूगोल)
भूगोल विभाग
इलाहाबाद विश्वविद्यालय
इलाहाबाद

भूगोल विभाग
इलाहाबाद विश्वविद्यालय
इलाहाबाद

दिनांक : 1 जुलाई 2002

प्रमाणित किया जाता है कि सविता ने मेरे निर्देशन में इलाहाबाद की सूक्ष्म जलवायु पर अपना शोध ग्रन्थ पूरा किया और ये विश्वविद्यालय में नियमित रूप से उपस्थित रहकर अपने विषय में तथ्यों का संग्रह और उनका गहन विश्लेषण प्रस्तुत किया। यह इनकी मूल उपलब्धि है।

मैं इस शोध ग्रन्थ का परीक्षकों के पास मूल्यांकन हेतु प्रेषित करने की अनुमति देता हूँ।



डॉ० एस०एस० ओझा
शोध निर्देशक

दिनांक 1 जुलाई 2002

आभार

मैं अपने सम्पूर्ण शोध कार्य के लिए सर्वप्रथम अपने पूज्य गुरु एवं मार्गदर्शक डॉ० एस०एस० ओझा को धन्यवाद देना चाहती हूँ जिन्होंने अपना मूल्यवान समय निकालकर मेरा मार्गदर्शन किया एवं उज्ज्वल भविष्य की राह दिखायी। आपके अथक प्रयास से आज मैं इस कार्य को कर सकने में समर्थ रही।

आप मेरे कर सकने योग्य उचित एवं रुचिकर शोध विषय को चुना जिसे मैं सफलतापूर्वक कर सकने में समर्थ रही। समय-समय पर आप प्रत्येक समस्याओं का समाधान करते रहे जिसमें हमें कोई भी परेशानी नहीं हुई। अतः इस कार्य को पूर्ण करवाने के लिए मेरे एवं मेरे परिवार की तरफ से आपको कोटि-कोटि धन्यवाद।

मैं अपने विभागाध्यक्ष डा० सविन्द्र सिंह को धन्यवाद देना चाहती हूँ जिन्होंने समय-समय पर सभी सुविधायें उपलब्ध करायीं एवं प्रोत्साहन दिया।

मैं अपने पूज्य माता-पिता श्रीमती एवं श्री माता प्रसाद जी को धन्यवाद देना चाहती हूँ जिन्होंने मेरे शोध कार्य में विशेष रुचि ली एवं सहयोग प्रदान कर प्रोत्साहित किया। मैं अपने भाई बहन तथा परिवार के सभी सदस्यों को धन्यवाद देना चाहती हूँ, जिन्होंने मेरे शोध कार्य में अपना विशेष योगदान दिया।

अन्त में मैं अपने भाई श्री शशि कान्त जी एवं अरविन्द जी को धन्यवाद देना चाहती हूँ जिन्होंने मेरे सम्पूर्ण हस्तलिखित कार्य को कम्प्यूटराइज किया। इन्होंने अपना कीमती समय निकाल कर मेरे कार्य में रुचि ली। अतः इसके लिए मेरे और मेरे परिवार वालों की तरफ से बहुत-बहुत धन्यवाद। अतः मैं आपकी सदैव आभारी रहूँगी।

एक बार मैं पुनः सभी लोगों को धन्यवाद देना चाहती हूँ एवं सदैव आप लोगों की आभारी रहूँगी।

दिनांक 1 जुलाई 2002

स्थान इलाहाबाद

सविता

प्रस्तावना

मैं अपने इस सम्पूर्ण कार्य के लिए सर्वप्रथम अपने पूज्य गुरु डा० एस० एस० ओझा को धन्यवाद देती हूँ जिन्होंने अपना मूल्यवान समय निकालकर मेरा मार्गदर्शन कर उज्ज्वल भविष्य बनाने की राह दिखाई। उनके अथक प्रयास से आज मैं इस कार्य को कर सकने में समर्थ रही।

मेरा शोध विषय इलाहाबाद शहर क्षेत्र से सम्बन्धित है। जो इलाहाबाद शहर की जलवायु के विषय में जानकारी देता है। मेरे इस शोध विषय का नाम है 'इलाहाबाद शहर की सूक्ष्म जलवायु' (Micro climatology of Allahabad City)

इस विषय के अन्तर्गत हमने इलाहाबाद शहर क्षेत्र की जलवायु के विषय में जानने की कोशिश की है।

प्रदूषण आज सम्पूर्ण विश्व की समस्या बन चुका है तथा सम्पूर्ण विश्व आज प्रदूषण से प्रभावित है। यह हमारे ऊपर इतना अधिक प्रभाव डाला है कि हमारा पूरा जीवन खतरे में पड़ गया है। चाहे वह वायु प्रदूषण हो या जल प्रदूषण या ध्वनि प्रदूषण। यह सारे के सारे हमारे लिए खतरनाक साबित हुए है। वायु प्रदूषण तो हमारे जलवायु को ही बदल देता है। अतः यह आवश्यक हो जाता है कि जलवायु पर पड़ने वाले प्रदूषण के इन प्रभावों का हम गहन अध्ययन करें, और इस समस्या से निपटने का प्रयास करें। यह समस्या गाँवों की अपेक्षा शहरों में ज्यादा है। औद्योगिक नगरों में यह और भी विकराल रूप धारण किये हुए है। जिसका सीधा प्रभाव हमारे जलवायु पर पड़ता है। इस कारण अपने शोध कार्य में हमने जलवायु विषय को ही महत्व दिया और अपने शहर इलाहाबाद शहर क्षेत्र का गहन अध्ययन किया।

मेरे शोध विषय का नाम है 'इलाहाबाद शहर की सूक्ष्म जलवायु'। मैंने अपने सम्पूर्ण अध्ययन कार्य को सात अध्याय में बाँटा जो निम्नलिखित है –

अध्याय 1 - में इलाहाबाद शहर का ऐतिहासिक और भौगोलिक परिचय दिया है।

अध्याय 2 - में सम्पूर्ण कार्य की विधि को बताया है।

अध्याय 3 - में नगर की वृद्धि एवं विकास का अध्ययन है।

अध्याय 4 - में इलाहाबाद के औद्योगिक क्षेत्र का वर्णन है।

अध्याय 5 - इलाहाबाद नगरीय यातायात व्यवस्था से सम्बन्धित है।

अध्याय 6 - प्रदूषण का विशद विवरण प्रस्तुत है।

अध्याय 7 - निष्कर्ष

अध्याय - 1 में हमने ऐतिहासिक तथा भौगोलिक परिचय दिया है।

नगर का ऐतिहासिक परिचय : इलाहाबाद शहर का प्राचीन नाम प्रयाग था लेकिन मुगल बादशाह अकबर ने इसका नाम बदल कर इलाहाबाद कर दिया। पुराना नाम प्रयाग 7वीं सदी के पहले का है क्योंकि चीनी यात्री ह्वेनसांग-जो कि इस नगर में 7 वीं सदी में आया था और अपने रिकार्ड में प्रयाग शब्द का प्रयोग किया था। इस प्रकार वर्तमान नाम 400 वर्ष पुराना है। 1801 ई० में इलाहाबाद जिला अंग्रेजों के आधिपत्य में आ गया। ब्रिटिश राज के आगमन से लगातार इलाहाबाद में विकास का युग चलता रहा।

नगर का भौगोलिक परिचय : इलाहाबाद $25^{\circ} 30'$ उत्तरी अक्षांश तथा $81^{\circ} 55'$ पूर्वी देशान्तर में त्रिकोण में गंगा यमुना के दोआब के अन्तिम छोर पर स्थित है। दो नदियों की निकटता, लहराई हुई भूमि जिस पर शहर बसा है ऊँची और कछारी भूमि है। ऊपर गंगा घाटी के पूर्वी छोर पर विन्ध्याचल पर्वत बसा है। जिले के दक्षिणी भाग में शकरगढ़ की पत्थर की खानें हैं। दो नदियों के सगम के कारण जल थल दोनों मार्गों से सम्बन्ध है। दो नदियों पड़ोस में होने से उनके द्वारा लायी गई दोमट मिट्टी पर शहर का निर्माण हुआ है। जिसमें गंगा का खादर एवं बांगर क्षेत्र आता है। दो नदियों के जव्शन से शहर के पूर्वी छोर पर बड़ा कछार बन गया जो समुद्र तल से 280 फीट ऊँचा है। नीची सतह पर खेती की जाती है।

इस जिले का क्षेत्रफल 7385 वर्ग किमी तथा जनसंख्या लगभग 12 लाख है। जिले की सीमाओं में उत्तर में प्रतापगढ़, पूरब में जौनपुर, वाराणसी, मिर्जापुर, पश्चिम में बाँदा, फतेहपुर और दक्षिण में मध्य प्रदेश का रीवा जिला स्थित है।

$82^{\circ} 30'$ अंश पूर्वी देशान्तर की मध्याह्न रेखा जोकि भारतीय मानक समय की परिचायक है, नगर के पूर्वी दिशा से होकर जाती है।

भारत की अन्य स्थानों की तरह इलाहाबाद की जलवायु मानसूनी है, जो विभिन्न प्रकार के मौसम में बदलती रहती है।

सूखा मौसम : 1. ठंडा मौसम - नवम्बर से फरवरी, 2. गर्म मौसम - मार्च से मध्य जून तक।

भीगा मौसम : 1. मध्य जून से मध्य सितम्बर, 2. लौटती मानसून मध्य सितम्बर से अक्टूबर तक।

जनवरी का औसत तापमान 60°F से 70°F रहता है। ज्यादातर पछुआ या उत्तर पछुआ हवा चलती है।

मार्च से गर्म मौसम का आगमन होता है। मार्च में औसत 76° जबकि मई में 93°F हो जाता है। गर्म अन्धड़ धूल से भरी पश्चिमी हवा चलती है। जिसे लू कहते हैं। लू की गति 35-40 मील प्रति घंटा रहती है।

बरसात का मौसम इलाहाबाद में धूल-ऑंधी से प्रारम्भ होता है। कुछ दिन अन्धड़ के बाद गर्मी का मानसून आ जाता है। बरसात प्रारम्भ होते ही तापमान गिर जाता है। जुलाई में तापमान 86°F हो जाता है।

औसत वार्षिक तापमान 25.25°C और न्यूनतम 40°C है। जो कि क्रमशः जून व जनवरी में अनुभव किया जाता है। औसत वार्षिक वर्षा 923.9 मिली० जुलाई से सितम्बर तक होती है।

मृदा सरचना जिले की स्थान-स्थान पर भिन्न है। यमुना पार की मिट्टी मोटे दाने से बनी है और मोटी वनस्पतियों से ढकी है। जबकि गंगापार और यमुना दोआब की मिट्टी मटियारी है जो सभी फसलों के लिए उपयुक्त है। चावल, गेहूँ, चना, मटर तथा विभिन्न प्रकार की तरकारियाँ पैदा होती है। जिले का भूमि तंत्र मानचित्र द्वारा स्पष्ट हो जाता है।

शहर में दो बाँध बक्शी बाँध एवं बेनी बाँध है, जो अकबर द्वारा बनवाया गया था। ये बाँध बाढ़ से शहर को बचाते हैं। भीषण वर्षा के समय शहर का पानी छ बड़े नालों में गिरता है। इन नालों के नाम हैं - घाघर नाला, चाचर नाला, मोरी गेट नाला, राजापुर नाला, ममफोर्डगज नाला। इस नाले को तस्वीर द्वारा दिखाया गया है।

अध्याय - 2 में नगरों के क्रियात्मक पहलू की विधि को बताया गया है। इसमें गाँवों की अपेक्षा नगरों में प्रदूषण के कारण जलवायु में परिवर्तन को बताया गया है। इस अध्याय में लैण्डसर्वे महोदय द्वारा प्रस्तुत नगरीय ग्रामीण वायुमण्डलीय पर्यावरण का तुलनात्मक अध्ययन भी प्रस्तुत है जो सारणी द्वारा स्पष्ट किया गया है।

अध्याय - 3 में इलाहाबाद नगर की वृद्धि एवं विकास के बारे में बताया गया है। इलाहाबाद नगर 1418 में 27 वर्ग किमी के क्षेत्रफल में सीमित रहा। जो वर्तमान समय में बढ़कर 7385 वर्ग किमी क्षेत्रफल में हो गया। जिसमें आवासीय क्षेत्रफल 3195 हेक्टेयर भूमि है। 186 हेक्टेयर भूमि पर व्यवसाय, 486 हेक्टेयर औद्योगिक, 318 हेक्टेयर भूमि पर कार्यालय तथा मनोरंजन स्थल आदि हैं। इलाहाबाद के कुल भौगोलिक क्षेत्रफल के 22% भूमि पर बाढ़ का प्रभाव रहता है।

1892-97 में 5945 मकान थे जो कि सन् 1929-34 में बढ़कर 22756 हो गये। उस समय मात्र 6 वार्ड ही बने थे। इस प्रकार स्वतंत्रता के पूर्व मकानों की संख्या में बहुत कमी थी तथा उनका विकास भी बहुत धीमी गति से हो रहा था। लोग कच्चे मकानों में रहते थे, पक्के मकानों की संख्या बहुत कम थी। परन्तु स्वतंत्रता के बाद नगर का तेजी से विकास हुआ। म्युनिसिपल बोर्ड का दर्जा बढ़ाकर नगर निगम कर दिया गया। इलाहाबाद की जनसंख्या 1901 में 1.72 लाख थी 1981 की जनगणना में 6.50 लाख और इस समय लगभग 12 लाख है।

इलाहाबाद नगर की वर्तमान स्थिति तथा आज से लगभग 50 वर्ष पहले की स्थिति देखने से ज्ञात होता है कि इन 50-60 वर्षों में इलाहाबाद नगर की स्थिति में इतना अधिक विकास हुआ कि पूरी पृष्ठभूमि में ही बदलाव आ गया। इन बढ़ते हुए मकानों की संख्या एवं वार्डों की संख्या को दंड आरेख मानचित्र द्वारा दर्शाया गया है।

इलाहाबाद के दक्षिणी भाग में उद्योगों का तीव्र गति से विकास हुआ इनमें कॉटन मिल, चीनी मिल, शीशा बनाने का कारखाना एवं अनेक प्रकार के कार्यालय जिनमें मुख्यतः इंडियन टेलीफोन इंडस्ट्री एवं C.O.D. है। उपरोक्त विकास के कारण इलाहाबाद के दक्षिणी क्षेत्र में आवासीय क्षेत्र का तीव्रगति से विस्तार हुआ। विभिन्न प्रकार

की कालोनियो के बनने, यातायात की सुविधा, पानी, बिजली आदि के कारण इलाहाबाद के नैनी क्षेत्र में जनसंख्या का घनत्व काफी बढ़ गया है। इसी समय इलाहाबाद के आन्तरिक भागों में जनसंख्या का तीव्र गति से घनत्व बढ़ा विशेषकर सी०बी०डी० एरिया में जिसका मुख्य कारण रहा व्यवसाय। जिसे मानचित्र द्वारा प्रस्तुत किया गया है।

इलाहाबाद के सर्वांगीण विकास के लिए 1974 में इलाहाबाद विकास प्राधिकरण का गठन किया गया। यह संगठन 1974 से लेकर आज तक नगर के नियोजित विकास में लगा हुआ है तथा विभिन्न प्रकार की आवासीय योजनाओं को कार्यान्वित कर रहे हैं।

परिवहन नगर की स्थापना वर्ष 1976 में पी०ए०सी० बटालियन मुख्यालय के पास कानपुर रोड पर की गई। इस योजना में विभिन्न श्रेणी के भूखण्डों का आवंटन इस प्रकार किया गया है। ट्रांसपोर्ट एजेन्सी के 527 भूखण्ड, जनरल शाप के 21 भूखण्ड, स्पेयर पार्ट्स शाप के 21 भूखण्ड, शोरूम के 37 भूखण्ड। कुछ आवंटियों द्वारा अपने शोरूम एजेन्सी का निर्माण कार्य किया जा रहा है।

वाणिज्यिक गतिविधियाँ : नगर की बढ़ती माँग के अनुरूप निम्नलिखित वाणिज्यिक व कार्यालय भवनों का निर्माण किया गया है। इन्दिरा भवन, चन्द्रशेखर आजाद मार्केट व बहुगुणा मार्केट पुराने व्यावसायिक केन्द्र चौक व कटरा से दूर है। इस निर्माण का मुख्य व्यावसायिक केन्द्रों पर दबाव कम करने व विकेन्द्रीकरण की नीति के अन्तर्गत किया गया है। इन व्यावसायिक केन्द्रों को तस्वीरो द्वारा दिखाया गया है। आवासीय तथा व्यावसायिक केन्द्रों के अतिरिक्त नगर के सौन्दर्यीकरण हेतु तीन बड़ी परियोजनाएँ हाथ में ली गयी हैं। सरस्वती घाट विकास परियोजना, नेहरू पार्क पर्यटन विकास परियोजना।

नगर में आवास की समस्याओं को हल कर आवागमन की सुविधा प्रदान करने तथा अवैध निर्मित कालोनियों के विकास हेतु पुनरीक्षित महायोजना बनायी जा रही है, जिसके अन्तर्गत वर्तमान निर्मित आवासीय कालोनियों के अनुरूप भू-उपयोग का प्राविधान प्रस्तावित करते हुए भविष्य की योजना सन् 2001 तक बनायी गयी है। इस प्रकार इलाहाबाद नगर के सर्वांगीण विकास प्राधिकरण कृत संकल्प है। वर्तमान भू-उपयोग को मानचित्र, सारणी तथा आकड़ों द्वारा प्रस्तुत किया गया है।

जलापूर्ति : इलाहाबाद शहर में सभी आधुनिक सुविधायें जैसे बिजली, टेलीफोन इत्यादि हैं। लेकिन जलापूर्ति, सीवर, ठोस कचरा प्रबन्ध बढ़ते हुए माँग के अनुसार बिल्कुल अपर्याप्त है। शहर में जलापूर्ति वर्षा 1891 में प्रारम्भ की गयी थी। इसके बाद से विभिन्न पुनर्गठन योजनाएँ क्रियान्वित की गयीं।

वर्तमान जलापूर्ति व्यवस्था 11 स्वतंत्र जलापूर्ति क्षेत्रों में विभाजित है। जलापूर्ति का स्रोत नदी एवं नलकूप हैं।

वर्तमान समय में 200 ली० प्रति व्यक्ति प्रतिदिन की जल की माँग के विपरीत 10 लाख की जनसंख्या 200 लीटर प्रति व्यक्ति प्रतिदिन की दर से जल पा रहा है। इस 200 लीटर प्रति व्यक्ति प्रतिदिन में 80 ली० प्रति व्यक्ति प्रतिदिन नदी जल से तथा 120 ली० प्रति व्यक्ति प्रतिदिन 115 नलकूपों से किया जा रहा है।

यद्यपि वांछित स्थापित क्षमता उपलब्ध है फिर भी सेवा का स्तर संतोषजनक नहीं है। कुछ क्षेत्रों में जल भराव की समस्या स्थायी रूप से बनी हुई है। विशेषकर गर्मियों में स्थिति और भी खराब हो जाती है। यह देखा गया है कि पिछले एक दशक से अधिक समय से केवल स्रोत की वृद्धि पर ही अधिक जोर दिया गया है। अभावग्रस्त क्षेत्रों में नलकूप स्थापित किये गये हैं, लेकिन संग्रहण एवं उचित वितरण व्यवस्था के अभाव में इसका उपयोग पूरी तरह से नहीं किया गया है। नलों में कम पानी आने एवं दूरस्थ क्षेत्रों तक पानी न पहुँच पाने की शिकायत आम हो गई है।

वर्तमान समय में सभी 5 क्षेत्रों के फीडर खुशरूबाग स्वच्छ जल प्रेषण स्थान आपूर्ति लाइन से जुड़े हुए हैं। खुशरूबाग क्षेत्र सबसे बड़ा क्षेत्र है अतः इसको दो भागों में बाँटना आवश्यक है जिससे एक क्षेत्र से 60,000 से कम लोगों को जलापूर्ति की जा सके।

इलाहाबाद शहर का मुख्य क्षेत्र सिविल लाइन। यह क्षेत्र बहुत साफ-सुथरा है। किन्तु बढ़ती हुई जनसंख्या एवं यातायात के साधनों से यह क्षेत्र भी वंचित नहीं रह पायेगा। भविष्य में इसे प्रदूषण रहित क्षेत्र बनाने के लिए नगर निगम द्वारा ठोस कदम उठाये जाने चाहिए।

अंत में सीमित का विषय है कि प्रयाग की गौरवशाली सांस्कृतिक तथा दार्शनिक धरोहर का संरक्षण तथा प्रसार हो। पर्यटन, खेलकूद तथा रंगमंच को बढ़ावा मिले, सत्ता की स्वीकृति के स्थान पर संस्कृति की सत्ता का वर्चस्व हो, नगर बौद्धिक दृष्टि से भी सम्पन्न हो। प्रगति उन्मुख प्रधान मंत्री माननीय अटल बिहारी जी के शब्दों में “तेरा वैभव अमर रहे मां, हम दिन चार रहे न रहे”।

अध्याय -4 : इस अध्याय में इलाहाबाद के उद्योगों के विकास के बारे में बताया गया है। इलाहाबाद का दक्षिणी क्षेत्र औद्योगिक क्षेत्र के अन्तर्गत आता है।

चौक, घटाघर, जानसेनगंज, खुल्दाबाद, मुट्ठीगंज कटरा तथा कर्नलगंज नगर के पुराने वाणिज्यिक क्षेत्र हैं। नये वाणिज्यिक क्षेत्रों में सिविल लाइन्स, तेलियरगंज, कीटगंज, दारागंज, सुलेमसराय तथा नैनी की बाजारें हैं। इन सभी बाजारों का विकास परम्परागत रूप से ही हो रहा है। केवल सिविल लाइन्स का बाजार आधुनिक तथा परियोजनित है।

वर्ष 1961-70 दशक में इलाहाबाद नगर की उल्लेखनीय औद्योगिक प्रगति हुई। इस दौरान केन्द्र तथा राज्य सरकार की अनेक औद्योगिक परियोजनाएँ चालू की गईं और नैनी इलाहाबाद का औद्योगिक क्षेत्र बना।

वर्तमान शहर में कुछ औद्योगिक विकास के बावजूद शहर में एवम् उसके चारों तरफ “औद्योगिक वातावरण” नहीं बन पाया है। औद्योगिक संस्कृति दुर्भाग्य से उपलब्ध नहीं है। यह और भी दुर्भाग्यपूर्ण है कि यहाँ ‘कार्य संस्कृति’ नहीं है। ऐसी स्थिति में उद्योगी व्यक्तियों को नहीं लाया जा सकता जिसके अभाव में औद्योगिक विकास एक सपना होगा।

इलाहाबाद के दक्षिणी क्षेत्र में जो थोड़ी बहुत फैक्टरियाँ हैं इनसे ही हमारा वातावरण प्रदूषित होता है। इन फैक्टरियों तथा क्षेत्र को तस्वीर तथा मानचित्र में दर्शाया गया है।

अध्याय 5 इलाहाबाद नगर के विकास के अन्तर्गत हमने अनेक पहलुओं का अध्ययन किया इसी के साथ ही यह आवश्यक हो जाता है कि हम इलाहाबाद क्षेत्र की यातायात व्यवस्था के ऊपर विचार करें। फलतः इसी विचार से प्रेरित होकर हमने इलाहाबाद नगरीय यातायात की व्यवस्था के ऊपर गहन अध्ययन कर डाला। जैसे नगर की सड़कें आपस में कैसे जुड़ी हुई हैं। कहाँ से कहाँ तक जाती हैं। उनकी लम्बाई, चौड़ाई, राजमार्ग, राष्ट्रीय मार्ग आदि। सड़कों पर आने जाने वाले वाहन सड़कों के विकास के लिए बनायी गई योजनाएँ, उनका क्रियान्वयन आदि मुख्य हैं। बाईपास की व्यवस्था, क्षत विक्षत सड़कों के सुधार की योजना को बताया गया है। लेन को बढ़ाने की प्रक्रिया, पुल बनाने की योजनाएँ शामिल हैं।

वर्तमान समय में इलाहाबाद शहर की प्रमुख सड़कों की कुल लम्बाई 520 किमी के लगभग है। यह अनुमान है कि शहर से गुजरने वाले मार्गों पर प्रतिदिन लगभग 10,000 व्यावसायिक वाहन गुजरते हैं और यह संख्या अगले बीस वर्षों में 40,000 तक पहुँच सकती है।

आई०आर०सी० के अनुसार 10,000 P.C.U. के लिए दो लेन वाली सड़क (सात मीटर वाहन मार्ग) की आवश्यकता होती है। लेकिन शहर से गुजरने वाली सभी राजमार्ग एवं राष्ट्रीय मार्गों पर 18,000 से अधिक P.C.U. है जिसके लिए कम से कम चार लेन वाली सड़कों की आवश्यकता है। शहर से गुजरने वाले व्यावसायिक वाहन की बढ़ती संख्या के पूर्वानुमान को ध्यान में रखते हुए भीड़ को कम करने एवं शहर से होकर गुजरने वाले यातायात के सुगम आवागमन हेतु उप समिति द्वारा अनेकों प्रस्तावों की संस्तुति की गयी है। जिसका विवरण आगे दिया गया है।

इलाहाबाद जनपद के विभिन्न क्षेत्रों को जोड़ने एवं नगर के अन्दर यातायात के संचालन हेतु वर्तमान में निम्न परिवहन सुविधाएँ उपलब्ध हैं।

महानगर बस सेवा सम्भागीय प्राधिकरण इलाहाबाद द्वारा इलाहाबाद महानगर क्षेत्र में यातायात व्यवस्था हेतु निजी क्षेत्र के लिए कुल 13 मार्गों का वर्गीकरण किया गया है जिन पर संचालन हेतु 226 वाहनो की संख्या सीमा निर्धारित की गई है। जिसे सारणी न० 5.1 द्वारा प्रस्तुत किया गया है।

अध्याय - 6 : हमारा यह शोध कार्य जलवायु से सम्बन्धित है। जलवायु प्रदूषण से प्रभावित होती है। अतः हमारे लिए यह अति आवश्यक हो जाता है कि हम प्रदूषण का गहन अध्ययन करे इसी उद्देश्य से हमने जल प्रदूषण, वायु प्रदूषण एवं ध्वनि प्रदूषण का गहन अध्ययन कर विस्तारपूर्वक वर्णन किया।

“वायु, जल एवं मिट्टी के भौतिक, रासायनिक और जैविक लक्षणों का वह अवाञ्छनीय परिवर्तन जो मानव एवम् उससे सम्बन्धित लाभदायक जीवधारियों के जीवन, औद्योगिक संस्थाओं की प्रगति एवं खेतों आदि को हानि पहुँचाता है, प्रदूषण कहलाता है।”

सभी जीवधारियों को जीवित रहने के लिए स्वच्छ वायु की आवश्यकता होती है जो वायुमण्डल में पायी जाती है। वायुमण्डल एक गैसीय आवरण है जो पृथ्वी के चारों तरफ से घेरे हुए है तथा वायु विभिन्न गैसों का यात्रिक मिश्रण है इनमें नाइट्रोजन (78.09%), आक्सीजन (21.0%), कार्बन डाइऑक्साइड (0.03%), आर्गन (0.39%) का योगदान है इसके अलावा निऑन, क्रिप्टॉन हीलियम, हाइड्रोजन, जीनान, ओजोन आदि गैसें भी वायुमण्डल में मौजूद हैं। आक्सीजन का प्रयोग जीवधारियों की श्वसन क्रिया में होता है।

एक व्यक्ति प्रतिदिन जितनी वस्तुओं को ग्रहण करता है उसका लगभग 80% वायु का होता है। एक व्यक्ति प्रतिदिन 22,000 बार साँस लेता है। इस तरह एक व्यक्ति प्रतिदिन आक्सीजन युक्त वायुमण्डल से 35 गैलन या 16 किलोग्राम वायु का सेवन करता है।

इस प्रकार मानव एवं अन्य जीवधारियों के लिए स्वच्छ वायु की आवश्यकता होती है जब किन्हीं कारणों से वायुमण्डल की गैसों की इस मात्रा एवम् अनुपात में अवाञ्छनीय परिवर्तन हो जाता है तथा वायु इन गैसों के अतिरिक्त कुछ अन्य विषाक्त गैसों मिल जाती है तो इसे वायु प्रदूषण कहते हैं।

इलाहाबाद नगर के शहरी क्षेत्र का अध्ययन करने से यह ज्ञात हुआ कि शहर में वायु प्रदूषण का मुख्य स्रोत स्वचालित वाहन है। उक्त शहर में लगभग 18555 गाड़ियों प्रतिदिन भ्रमण करती हैं। इनमें ट्रकों तथा लॉरी की संख्या लगभग 17,900 है, जो कि प्रतिदिन शहर के बाहर आती जाती रहती हैं। इसके अलावा 118 बसे तथा 480 टैक्सियों की संख्या है जो कि सिर्फ शहर के अन्दर ही चक्कर लगाती रहती हैं। इन्हीं वाहनो से अधिक मात्रा में पेट्रोल तथा डीजल जलता है जिससे विभिन्न प्रकार की जहरीली गैसों निकलती है जो कि हमारे शहरी वातावरण को बुरी तरह दूषित कर देते हैं। इन गैसों में प्रमुख है - कार्बन मोनोऑक्साइड (जो कि वायुमण्डल में स्थित वायु प्रदूषणों को 50% भाग का प्रतिनिधित्व करती है)। कार्बन डाइऑक्साइड, क्लोरोफ्लोरो कार्बन, मिथेन, सल्फर डाइऑक्साइड तथा नाइट्रोजन के ऑक्साइड आदि।

इलाहाबाद नगर में ये वाहन शहर के केन्द्रीय भाग चौक तथा उसके आसपास के क्षेत्रों में ज्यादा चलते हैं। इसके अलावा अन्य क्षेत्र हैं रामबाग, दारागज, मानसरोवर, सिविल लाइन्स, गोविन्दपुर, तेलियरगज, बहादुरगज, मुट्ठीगंज, कीटगज, करैली, खुल्दाबाद, सुलेमसराय आदि। इलाहाबाद शहर में ज्यादातर वाहन जी०टी० रोड पर चलते हैं। इस रोड पर ट्रकों की संख्या अधिक है इसके अलावा स्टैनली रोड पर छोटी तथा बड़ी गाड़ियों की भरमार रहती है। उक्त वाहनों के अतिरिक्त शहर में रेल गाड़ियों की संख्या भी अधिक है दो जक्शन होने के कारण प्रतिदिन गाड़ियाँ चारों दिशाओं की ओर भ्रमण करती रहती हैं। मुख्य जक्शन चौक के पास है तथा दूसरा प्रयाग स्टेशन है जो कि एलनगज क्षेत्र के अन्तर्गत आता है। इसके द्वारा भी भारी मात्रा में धुएँ का विसर्जन होता है। जो वायु को दूषित करने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाती है। इलाहाबाद के प्रदूषित क्षेत्र को दण्ड आरेख द्वारा प्रदर्शित किया गया है।

जल प्रदूषण - पवित्र गंगा एवं यमुना नदियों के सगम पर स्थित तीर्थराज प्रयाग में भी उक्त नदियों की मानव समुदाय ने प्रदूषण के भारी भार से थका दिया है। नगर के प्रमुख नालों एवं नालियों द्वारा इन नदियों में प्रति 78,000 लीटर प्रदूषित गंदे जल का विसर्जन होता है। इस दूषित जल प्रवाहित 32.164 किलोग्राम प्रदूषण भार का प्रतिदिन गंगा एवं यमुना नदियों में प्रवेश होता है। इस प्रदूषण भार का 70% भाग मात्र चार प्रमुख नालों (चाचर नाला, घघर नाला, इमर्जेन्सी आउट फाल तथा मोरीगेट नाला) द्वारा नदियों तक पहुँचाया जाता है। उपरोक्त नालों की तस्वीर तथा ऑकडा आगे दिया गया है।

ध्वनि प्रदूषण भी स्वचालित वाहनों से ज्यादा होता है। चौक, खुल्दाबाद, करैली क्षेत्र में ध्वनि प्रदूषण बहुत अधिक हो जाता है। जिससे उस क्षेत्र में रहने वाले लोग प्रभावित होते हैं।

अध्याय -7 में हमने सम्पूर्ण कार्य का निष्कर्ष निकाला है। इसमें हमने बताया कि इस कार्य को हमने क्यों किया ? किस किस विषय को रखा ? उससे मेरे शोध कार्य का क्या सम्बन्ध है इत्यादि प्रदूषण का वातावरण पर क्या प्रभाव पड़ता है उससे क्या-क्या हानि होती है। वाहनों से उत्सर्जित पदार्थों का तापमान से कैसा सम्बन्ध है तथा उसका प्रभाव मानव जीवन पर किस तरह पड़ता है। इन सबका विशद विवरण प्रस्तुत है।

अनुक्रमणिका

अध्याय	विषय वस्तु	पृष्ठ संख्या
1	नगर का परिचय	1 - 40
	I ऐतिहासिक परिचय	1 - 17
	A नामकरण	1
	B प्राचीन काल	2
	C मुस्लिम काल	4
	D अंग्रेजी काल	6
	E सगम के खिसने सम्बन्धी मतभेद	8
	F नगर का पुरातन इतिहास	10
	G नगर की उत्पत्ति	12
	H सांस्कृतिक पृष्ठभूमि का मूल्यांकन	13
	II भौगोलिक परिचय	18 - 40
	A शहर की भौतिक स्थिति	18-19
	B भूमि तंत्र	20-24
	C राहत तथा निकास	25-27
	D जलवायु तथा मौसम	28-29
	E भौगोलिक क्षेत्र	30-34
	F अपवाह तंत्र	35-40
2	विधि तंत्र	41-44
3	नगर की वृद्धि एवं विकास	45-96
	I नगर की भौतिक पृष्ठभूमि में वृद्धि	45-47
	II इलाहाबाद का विकास स्थापना एवं गठन	-
	III विकास प्राधिकरण की विभिन्न योजनाये	-
	IV जलापूर्ति	78-84
	V सस्कृति, पर्यटन एवं खेलकूद	85-90
	VI इलाहाबाद सिविल लाइन्स क्षेत्र का विकास	90-93
	VII वाटर स्पोर्ट्स काम्पलेक्स	94-96
4	औद्योगिक विकास	97-105
	I गंगा पार औद्योगिक क्षेत्र	100-101
	II यमुना पार औद्योगिक क्षेत्र	102-103

5	इलाहाबाद नगरीय यातायात व्यवस्था	106-118
	I शहर के कुछ प्रमुख मार्ग एवं उनको जोड़ने वाले क्षेत्र	106
	II नगरीय यातायात की वर्तमान व्यवस्था	109
	III ट्रॉफिक घनत्व का मूल कारण एवं उसके उपचार का सक्षिप्त विवरण	112
	IV यातायात नियन्त्रण के लिए आधारभूत संरचना	115
	A यातायात संचालन योजना	115
6	वायुमण्डलीय प्रदूषण	119-142
	I परिभाषा	
	प्रदूषको के प्रकार	119
	प्रदूषण के क्षेत्र	119
	प्रदूषण के प्रकार	120
	II वायु प्रदूषण	
	प्रदूषको के प्रभाव	121
	III ध्वनि प्रदूषण	
	A परिभाषा, स्रोत	124
	B ध्वनि प्रदूषण के प्रभाव	127
	C ध्वनि प्रदूषण रोकने के उपाय	127
	IV जल प्रदूषण	
	A इलाहाबाद क्षेत्र का जल प्रदूषण	128
	B सीवरेज तंत्र विकास	139
	C गंगा कार्य योजना	140
7	निष्कर्ष	143-148
	प्रदूषण गुम्बद, ऊष्माद्वीप	146

सारणी-विवरण

अध्याय	सारणी संख्या	विवरण	पृष्ठ संख्या
1	1 1	वर्षा जल पम्पिंग स्टेशन	36
	1 2	अपवाह तंत्र योजनाओं पर आयी लागत	37
	1 3	पम्पिंग स्टेशन	38
	1 4	जल जमाव से प्रभावित क्षेत्र	39
	1 5	छा. वाटर जोन एरिया	40
2	2.1	नगरीय एवं ग्रामीण वायुमण्डलीय पर्यावरण का तुलनात्मक विवरण	42
3	3 1	भूखण्डों का विवरण	
	3 2	वर्तमान भू-उपयोग	70
	3.3	विभिन्न आवास योजनाओं के लिए आवंटित भूमि	74
	3 4	इलाहाबाद नगर की संकुलन दशाब्दिक वृद्धि	77
	3 5	जनसंख्या एवं जल की आवश्यकता	79
	3 6	जल सस्थान	80
	3 7	यमुना से सम्बन्धित ऑकड़े	95
4	4 1	नगरीय क्रियाये एवं विविध भू-उपयोग	105
5	5 1	यातायात व्यवस्था हेतु मार्गों का वर्गीकरण	109
6	6 1	नलो द्वारा लाये गये प्रदूषण की मात्रा	129
	6 2	इलाहाबाद में प्रदूषण स्रोतों का विवरण	136
	6 3	जलापूर्ति एवं अवशिष्ट जल	139
	6 4	विभिन्न सीवेज क्षेत्रों में प्रस्तावित कार्य का विस्तृत विवरण एवं अनुमानित लागत	141

मानचित्र-विवरण

अध्याय	मानचित्र संख्या	विवरण
1.	1.1	भारत में इलाहाबाद की स्थिति
	1.2	इलाहाबाद शहर का मानचित्र
	1.3	कन्दूर मैप
	1.4	इलाहाबाद क्षेत्र का भूमि प्रदेश एवं भूमिगत जलस्तर
	1.5	जियोलॉजिकल क्रास सेक्शन
	1.6	बाढ़ का उच्चतम-स्तर
3.	3.1	मकानों की संख्या
	3.2	वार्डों की संख्या
	3.3	इलाहाबाद शहर में वार्डों की संख्या
	3.4	आवास योजना (इलाहाबाद विकास प्राधिकरण)
	3.5	वर्तमान भू-उपयोग
	3.6	इलाहाबाद नगर संकुलन की दशाब्दिक वृद्धि
	3.7	इलाहाबाद विकास प्राधिकरण (आय व्यय का तुलनात्मक विवरण)
	3.8	प्रमुख पम्पिंग स्टेशन
	3.9	इलाहाबाद शहर में सम्भावित जल की आवश्यकता
	3.10	सिविल लाइन्स जोन
	3.11	इलाहाबाद का वर्तमान भू-उपयोग
4.	4.1	औद्योगिक क्षेत्र नैनी
	4.2	विविध भू-उपयोग
5.	5.1	सिटी रोड एंड बाईपास
	5.2	वाहनों द्वारा घेरे गए स्थान
	5.3	यातायात प्रवाह
6.	6.1	शहर में गाड़ियों की संख्या
	6.2	इलाहाबाद शहर के कुछ प्रदूषित क्षेत्र
	6.3	इलाहाबाद शहर की मुख्य प्रदूषित सड़कें
	6.4	इलाहाबाद शहर में समताप रेखाएँ
	6.5	इलाहाबाद में नालों की स्थिति

चित्र-विवरण

अध्याय	चित्र संख्या	विवरण
1.	1.1	अकबर द्वारा निर्मित किला
	1.2	इलाहाबाद शहर का एक दृश्य (दारागंज)
	1.3	झूसी का एक दृश्य
	1.4	यमुना नदी का एक दृश्य
	1.5	गंगा कटाव का एक दृश्य
	1.6	सलोरी नाला तथा उसके आस-पास का क्षेत्र
	1.7	जलभराव की स्थिति
	1.8	मम्फोर्डगंज पम्पिंग स्टेशन (पूर्व)
	1.9	मम्फोर्डगंज पम्पिंग स्टेशन (पश्चिम)
3	3.1	सिविल लाइन्स का एक दृश्य
	3.2	राजापुर का एक दृश्य
	3.3	उच्च न्यायालय
	3.4	चर्च
	3.5	इन्दिरा भवन सिविल लाइन्स
	3.6	नैनी औद्योगिक क्षेत्र
	3.7	राजापुर क्षेत्र की जूही कालोनी
	3.8	म्योर रोड क्षेत्र की कालोनी
	3.9	यमुना नदी पर निर्माणाधीन पुल
4.	4.1	औद्योगिक क्षेत्र नैनी
	4.2	चीनी मिल नैनी
6.	6.1	म्योराबाद पम्पिंग स्टेशन
	6.2	म्योराबाद नाला
	6.3	सलोरी नाला
	6.4	चाचर नाला
	6.5	मम्फोर्डगंज नाला
	6.6	एलनगंज नाला
	6.7	तेलियरगंज प्रदूषित क्षेत्र
	6.8	राजापुर का प्रदूषित क्षेत्र
	6.9	ध्वनि प्रदूषित क्षेत्र (कचेहरी)
	6.10	ध्वनि प्रदूषित क्षेत्र (सब्जी मण्डी)

इलाहाबाद नगर का ऐतिहासिक परिचय

नामकरण

इलाहाबाद शहर का प्राचीन नाम प्रयाग था। आज भी हिन्दुओं के धार्मिक जगत में बहुधा प्रयाग ही कहा जाता है। वर्तमान नगर पहले इसी नाम से ही जाना जाता था। प्राचीन नाम मात्र धार्मिक पीठ के रूप में जाना जाता है नगर के रूप में नहीं। प्राचीन नाम मात्र एक रेलवे स्टेशन प्रयाग के रूप में शेष है। प्रायः यह कहावत है कि ब्रह्मा द्वारा चार वेदों के प्राप्त करने के सम्मान में दस अश्वों का बलिदान यहाँ पर किया गया था। तभी से इसे प्रयाग नाम से जाना जाता है।

शब्दों की व्युत्पत्ति से प्रतीत होता है कि प्रयाग शब्द का प्रयोग यहाँ पर विशेष पशु बलि से है। जो यहाँ पर सम्पन्न हुई न कि दो नदियों के जल धारा के संगम से। बहुत से अंग्रेज लेखकों ने भी उपरोक्त विचार को प्रबल प्राथमिकता दी। परम्परागत जनश्रुति के अनुसार अकबर के राज के समय प्रयाग नाम का ब्राह्मण था उसी के नाम पर प्रयाग नाम इस शहर का पड़ा। परन्तु इसकी पुष्टि किसी ऐतिहासिक लिखित प्रमाण से नहीं है। इसके अलावा प्रयाग नाम बहुत पुराना है। क्योंकि चीनी यात्री ह्वेनसांग जो कि इस नगर में 7वीं सदी में आया था। अपने रिकार्ड में प्रयाग शब्द इस नगर के लिए प्रयोग किया था। इससे यह स्पष्ट है कि इस शहर का नाम प्रयाग, अकबर काल के पहले का है।

इसमें सन्देह नहीं कि इलाहाबाद नाम मुगल बादशाह अकबर ने इस शहर को दिया। अबुल फजल के रिकार्ड के अनुसार “इलाहाबाद जिसका प्राचीन नाम प्रयाग था अकबर के राजकाल में प्रसिद्ध हुआ।

कहा जाता है कि अकबर प्रयाग में 1575 ई० में आया और इसकी सामरिक स्थिति से इतना प्रभावित हुआ कि यहाँ पर एक किला तथा नगर बसाने का आदेश दिया।

इलाहाबाद 1584 तक प्रयाग था। तदुपरान्त 1584 में अकबर ने प्रयाग को ‘इलाहाप्रवास’ जिसका अर्थ ईश्वर का निवास था, उपाधि प्रदान की जो आधा अरबी तथा आधा संस्कृत था जो बाद में फारसी में बदल कर इलाहाबाद हो गया। इस प्रकार वर्तमान नाम 400 वर्ष से कम समय का ही है।

इस बात के काफी साक्ष्य हैं कि 16वीं सदी में अकबर ने इलाहाबाद नाम को काफी बढ़ावा दिया फिर भी पुराने नाम के आगे यह नाम कल्पित ही लगता था। वास्तव में इस नगर के आस-पास के लोग प्रायः शहर को आल्हावास समझते जो कि बनावर के जुडवा बेटे के नाम पर ही जिसे अकबर नाम बदल कर इस्लाम में रुचि ले रहे हैं। कुछ लोग इस स्थान को मनु की पत्नी इला के नाम पर मानते हैं। परन्तु उपरोक्त विचारों का कोई ऐतिहासिक तथ्य नहीं है।

इस प्रकार इसमें सन्देह नहीं कि प्रयाग को अकबर महान ने ही इलाहाबाद नाम दिया। यह ध्यान देने की बात है कि प्रयाग नाम जन-मानस मस्तिष्क में इतना घर कर गया है कि दोनों नाम एक दूसरे के पर्याय बन गये हैं। फिर भी धार्मिक विचार से शहर का नाम प्रयाग है जो गंगा, यमुना एवं अदृश्य सरस्वती के सगम पर ही इस समय सरकारी नाम इलाहाबाद ही है जिसको पुराने नाम प्रयाग रखने के लिए कोई प्रस्ताव राज्य सरकार के पास नहीं है।

प्राचीन काल

इलाहाबाद एक महान पौराणिक स्थान है क्योंकि वैदिक काल के पूर्व से पुरातन धार्मिक आख्यानो में प्रयाग अपना स्थान रखता है। प्रारम्भिक काल में ही गंगा एवं यमुना नदियों का संगम आर्यों की अन्वेषक आँखों को आकर्षित करता रहा है जो गंगा की तलहटी में बसने के उद्देश्य से आये थे। पुरातन प्रयाग पवित्र स्थान हिन्दुत्व के जन्म के समकालीन मान्य है जिसके साक्ष्य के रूप में अनेक धार्मिक ग्रन्थ एवं लेख उपलब्ध हैं। आर्य जाति के प्रारम्भिक काल में ऋग्वेद में (1400 ई०पू०) गंगा यमुना के सगम को अत्यधिक महत्वपूर्णता प्रदान की गई। परन्तु सर्वप्रथम प्रयाग के बारे में वर्णन वाल्मीकि रामायण में किया गया जिसकी रचना 1000 ई०पू० में की गई। इस महाकाव्य के अनुसार प्रयाग एक जंगल के छोर पर स्थित था। जो श्रृंगवेरपुर (आधुनिक सिगरौर) से पूरब की तरफ फैला है जो इलाहाबाद से 22 मील है। रामायण में राम, लक्ष्मण, सीता का वनगमन के समय चित्रकूट के रास्ते में प्रयाग का वर्णन मिलता है। फिर प्रयाग का वर्णन मनुस्मृति में मिलता है। जो 2000 ई०पू० के लगभग रचित है। इसके अतिरिक्त प्रयाग का वर्णन महाभारत में भी है जिसकी रचना ईसा पूर्व चौथी सदी में हुई। हिन्दु प्रयाग महाकाव्य में प्रयाग का वर्णन तीर्थ स्थान के रूप में है। पुराणों में प्रयाग का वर्णन प्रायः पाया जाता है। मत्स्य एवं पद्म पुराण का एक भाग प्रयाग महात्म्य पर है। मत्स्य पुराण के अनुसार प्रयाग का विस्तीर्ण क्षेत्र 5 योजन है जो लगभग 45 मील के बराबर है। परन्तु पहले के संस्कृत के ग्रन्थ प्रयाग की राजनैतिक इतिहास पर कोई प्रकाश नहीं डालते हैं। फिर भी इस सत्य से इन्कार नहीं किया गया कि प्रयाग का महत्व पुरानी पौराणिक लेखों ग्रन्थों में वर्णन विस्तृत रूप से किया गया।

उपरोक्त तथ्यों से स्पष्ट है कि प्रयाग को अत्यन्त पवित्र स्थान के रूप में भारतीय जनमानस में मान्यता आर्य सभ्यता के उद्भव के समय से प्राप्त है।

अर्द्ध ऐतिहासिक कथाओं एवं परम्पराओं को पीछे छोड़ते हुए अगर हम प्राचीन भारतीय इतिहास के पन्नों को देखें तो छठी ईसा पूर्व शताब्दी में प्रयाग वत्स राज्य के 16 भागों में एक था। कौशाम्बी वत्स राज्य की राजधानी थी जो इस समय यमुना के बायें किनारे पर कोसम गाँव के रूप में इलाहाबाद से दक्षिण पश्चिम तरफ 32 मील की दूरी पर पहाड़ी टीले पर स्थित है। कहा जाता है कि भगवान बुद्ध इस स्थान को पवित्र किये थे जब वे प्रयाग की गंगा पार करके वाराणसी गये थे। सीधे वरान्जा से।

जब चौथी सदी ई०पू० गंगा घाटी के राज्य काशी कोशल तथा वत्स चन्द्रगुप्त मौर्य के द्वारा मगध राज्य में विलीन कर लिए गये तब प्रयाग मौर्य राज्य में आ गया। अशोक महान के अतिरिक्त किसी अन्य मौर्य राजवंश का घनिष्ठ सम्बन्ध प्रयाग से नहीं था। ऐतिहासिक स्तम्भ जो इस समय भी इलाहाबाद किले में स्थित है। एक मात्र साक्ष्य अशोक के इस नगर से घनिष्ठ सम्बन्ध को प्रदर्शित करने के लिए काफी है। जो उसके वास्तु कला एवं सत्ता स्थायित्व प्रेम को प्रगट करता है। प्रथम सदी के अन्त में प्रयाग कुशान शासन के अधीन आ गया जब कनिष्क का राज्य वाराणसी तक फैल गया। प्रयाग की राजनैतिक इतिहास तीसरी सदी में धूमिल रहा। चौथी सदी में प्रयाग गुप्त राजाओं के शासन मगध के अधीन आ गया। 326 ई० में समुद्रगुप्त मगध सिंहासन पर आसीन हुआ। जिसकी विजयों का उल्लेख स्तम्भ पर खुदा है। चीनी यात्री फाह्यान भारत की यात्रा पर चन्द्रगुप्त द्वितीय के कार्यकाल में आया। पाँचवीं सदी की प्रथम दशक में कौशाम्बी जाते समय वह प्रयाग आया। परन्तु दुर्भाग्यवश उसने प्रयाग के बारे में बहुत सक्षिप्त में लिखा।

प्रयाग मगध शासन के अन्तर्गत उत्तरी भारत में हूणों के आक्रमण के समय (छठी सदी के प्रारम्भ) तक था। उन्होंने गंगा के समय (छठी शदी के प्रारम्भ) तक था। उन्होंने गंगा एवं यमुना के किनारे बसे प्रमुख स्थानों को उजाड़ डाला। हूणों के आक्रमण से मगध शासन का नाश हो गया तथा लगभग आधी शदी के बाद इसके पश्चिमी भाग में भौखाडी राज्य स्थापित हुआ। इशान वर्मन (550 - 576) जिसने हूणों को भगा दिया। परन्तु सातवीं शदी के प्रथम दशक में हर्षवर्धन जो थानेश्वर का था इशान वर्मन को 606 ई० में हरा दिया और सम्पूर्ण उत्तरी भारत हर्ष वर्धन के राज्य में आ गया। हर्षवर्धन के शासन काल में प्रसिद्ध चीनी यात्री ह्वेनसांग भारत आया जिसने प्रयाग के बारे में विस्तृत एवं मूल्यांकन विवरण अपनी यात्रा की किताब में किया। वे लिखते हैं राजधानी के दक्षिण एवं पश्चिम तरफ एक स्तूप अशोक द्वारा बनवाया गया है। संगम पर देवा मंदिर (शायद पाटलपुरी मंदिर) शहर के मध्य तथा अक्षयवट है। उसने कहा कि मैं प्रयाग में धार्मिक कृत्यों के सम्पन्न होते देखा तथा प्रयाग महात्म्य विशेष रूप से तीर्थ यात्रियों द्वारा स्वेच्छा से प्राणाहुति देना और संगम एवं नगर के बीच विशेष रूप से दान के लिए बालू कणों पर घेरा डाले जमीन पर जहाँ राजा हर्ष महन्ती सभा प्रत्येक पाँच वर्ष में एक बार करते हैं और गरीब धार्मिक तथा याचक व्यूथों को, जो धन एकत्रित किये रहते दान देते हैं।

हर्ष की मृत्यु (648 ई०) राजनैतिक सदेह तथा अन्धकार के बीच रह गया। तथा प्रयाग का इतिहास भी आठवीं शदी तक अभेद्य अंधकार के गर्त में चला गया। इसके बाद प्रयाग पाल शासक गौड़ के अधीन हुआ तदुपरान्त गूजर प्रतिहार राजपूतों ने कन्नौज से नौवीं तथा ग्यारहवीं शदी तक राज्य किया। गूजर - प्रतिहार - गहरबार राजा के रूप में आये जो बाद में राठौर कहलाये। कन्नौज पर ग्यारहवीं सदी तक राज्य किये। प्रयाग कन्नौज के अधीन तब तक रहा जब तक कन्नौज के राजा जयचन्द को 1194 ई० में मुसलमान शासक शहाबुद्दीन के हाथों पराजय नहीं हो गई। जिसने गंगा की घाटी तथा वाराणसी तक प्रभुत्व फैलाया।

प्रयाग के प्राचीन हिन्दुकाल के इतिहास का विश्लेषण करने से पता चलता है यह स्थान कभी भी राजकीय सरक्षण का केन्द्र नहीं रहा। यह प्रधानता को कभी प्राप्त नहीं किया। प्रथम तो यह कभी भी प्रान्त का प्रमुख कौशाम्बी के निकट होने के कारण नहीं हो पाया। दूसरे यह कि बुद्धिस्टो को यह स्थान आकृष्ट नहीं कर पाया। इसी कारण बुद्धिस्ट राजाओं ने इसे प्राथमिकता नहीं दी और बाहरी बुद्धिस्ट यात्रियों से भी लेशमात्र वरीयता नहीं मिली। लेकिन जब बुद्ध धर्म का हास प्रारम्भ हुआ तो कौशाम्बी अपना महत्व खोने लगा और प्रयाग तब प्रमुखता ग्रहण करने लगा तथा नाम और यश 7वीं सदी में जब ह्वेनसांग आया तो कौशाम्बी की अपेक्षा अधिक बड़े शहर के रूप में प्राप्त किया। यह ध्यान देने योग्य बात है कि प्रयाग को पहली बार प्राचीन इतिहास में नगर का दर्जा प्राप्त हुआ।

मुस्लिम काल

मुस्लिम काल के दो महत्वपूर्ण पहलू प्रयाग के इतिहास में अलग किये जा सकते हैं। मुगलों के प्रारम्भिक काल में प्रयाग की स्थिति नगण्य थी। जबकि मुगल काल में नये नाम इलाहाबाद के रूप में बहुत महत्वपूर्ण स्थान हो गया। 12वीं शदी में मोहम्मद गौरी ने जब कड़ा मानिकपुर सूबा बनाया तो इलाहाबाद मुसलमानों की धार के नीचे आया। प्रान्तीय गवर्नर की कड़ा में गद्दी स्थापित होना एक ऐतिहासिक महत्वपूर्ण घटना है। जिसके फलस्वरूप किले का निर्माण हुआ। जिसे पहले राजा जयचन्द ने बनवाया था। इस प्रकार प्रयाग दो नदियों के संगम अपने समय जल परिवहन का उत्तम साधन उच्चकोटि का स्थान प्रमुखता प्राप्त करते हुए भी मुस्लिम शासकों का ध्यान आकृष्ट न कर सका। लगातार 13वीं शदी से 16वीं सदी तक प्रयाग देश के राजनैतिक विकास की मुख्य धारा से अछूता सुसुप्ता अवस्था में अकबर के काल के पहले तक पड़ा रहा। यह समय प्रयाग के इतिहास का काला समय था। इस काल में विद्रोहियों ने सर उठाया तथा खून खराबा होता रहा। कड़ा इससे पूरा प्रभावित रहा और कुछ भी खास प्रयाग के इतिहास में इस समय नहीं हुआ।

एक नया अध्याय मुगलों के स्थापना से 16वीं सदी के प्रथम चौथाई काल में प्रारम्भ हुआ। इस समय को विकास एवं उन्नति के समय के रूप में जाना गया। शायद शेरशाह के समय (पॉचवे दशक 16वीं ई०) में ग्राण्ड ट्रन्क रोड आगरा से कड़ा और उसके पूर्व झूँसी तथा जौनपुर की तरफ बहुत सी सराय के साथ निर्माण कार्य हुआ। अकबर के शासन काल को प्रयाग का स्वर्णिम काल कहा जा सकता है। 16वीं सदी के तीसरे चतुर्थांश में अकबर जब विद्रोहियों को दबाने में व्यस्त था उस समय प्रयाग में उसका आगमन हुआ। बहुत कुछ संभव है इसी समय उसके मन में सामरिक महत्व के उद्देश्य से किला बनाने का विचार आया होगा। अकबर के समय का प्रसिद्ध इतिहासकार अब्दुल कादिर बदायुनी ने लिखा है। 23वीं AH 982 (1574 ई०) को महामहिम अकबर का पदार्पण प्रयाग में हुआ जिसे लोग इलाहाबास कहते हैं, गंगा यमुना के संगम पर शाही शहर बसाने की नींव रखी। जिसे उसने इलाहाबास

कहा। इतिहासकार ने इस बात का भी वर्णन किया है कि पवित्र सगम पर आये वृक्ष पर चढ़ कर तीर्थ यात्री गहरे पानी में कूद कर प्राणोत्सर्ग करते थे (शायद यह अक्षय वट था) उसी के समकालीन इतिहासकार निजामुद्दीन अहमद ने जवाहती-ए-अकबरी में लिखा है कि “जिस समय मिर्जा कौं गुजरात भेजे गये (1583 ई०) शहंशाह ने गंगा- यमुना के सगम पर एक किला तथा शहर का निर्माण किया जिसका नाम इलाहाबाद रखा। शहंशाह आगरा से नाव पर प्रयाग आकर सुखमय चार माह बिताए।

नगर शीघ्रता से महत्व ग्रहण करता गया और अकबर के शासन के अन्तिम समय तक शहर बड़ा रूप ले चुका था। इसके महत्वपूर्ण उद्योग भी नावों का निर्माण करना था कहते हैं यहाँ से नदी के माध्यम से समुद्र के लिए बहुत बड़ी सख्या में बड़ी नाव बना कर भेजी जाती थी। किले के निर्माण पूर्ण हो जाने के बाद इलाहाबाद - जौनपुर के बजाय सूबे की राजधानी हो गया और कड़ा अपना राजनैतिक महत्व खो चुका था। (चित्र सख्या - 11)

अगर किला अकबर के इलाहाबाद के प्रगति लगाव एवं संरक्षण का ध्यान दिलाता है तो खुशरूबाग शहशाह जहाँगीर के सम्बन्धों को प्रकट करता है। अकबर के शासन काल में ही सलीम जो बाद में शहंशाह जहाँगीर हुआ, इलाहाबाद का सूबेदार नियुक्त हुआ जो यहाँ पर रहता था। वर्तमान खुशरूबाग का निर्माण उसी ने करवाया, जिसमें उसके बेटे खुशरू का मकबरा है साथ में उसकी माँ और बहन का भी मकबरा है। अकबर और जहाँगीर के बाद अन्य कोई मुगल बादशाह का लगाव इलाहाबाद से नहीं मालूम पड़ता है और मुगल बादशाहों के काल में इलाहाबाद शहर उतार पर रहा। फिर भी एक फ्रांसीसी यात्री ट्रवरनियर के अनुसार 100 साल बाद 1665 में औरंगजेब के समय इलाहाबाद एक बड़ा शहर था। यह कहा जाता है कि 1668 में अपने प्रवास के समय अपने पुत्र शम्भा जी के साथ आगरा से आकर दारागंज में ठहरे थे और एक पन्डा को सुपुर्द कर चले गये थे। 17वीं सदी के अन्तिम दशक में सिपाहदार खौं इलाहाबाद का सूबेदार हुआ उसके नाम पर शहर के पश्चिमी छोर पर ग्राण्ड ट्रक रोड पर सिपहदार गज (सूबेदार गज) बसाया।

18वीं सदी में इलाहाबाद मुगलों के सूबेदार के द्वारा शासित था लेकिन कमजोरी एवं कुशासन तथा विद्रोह के कारण स्थिति सदेहप्रद हो गई। सूबा तथा शहर इलाहाबाद अवध के नवाब बजीर सफदरजग के अधीन चला गया (1743 ई०) अवध शासन के अन्तर्गत इलाहाबाद मध्य भारत के लिए रूई के व्यवसाय का बहुत बड़ा केन्द्र हो गया। इस समय तक मराठा शक्तिशाली हो चले थे और पेशवा बाजीराव के अध्यक्षता में कई आक्रमण किये और 1739 में इलाहाबाद नगर रघुजी भोंसले के अधीन हो गया जो बाद में अवध के नवाब द्वारा अविजित कर लिया गया। लेकिन एक सफल युद्ध अभियान जो इलाहाबाद शहर पर फरूखाबाद के नवाब द्वारा वर्ष 1750-51 में हुआ से यह स्पष्ट हो गया कि अवध की शक्ति क्षीण हो चुकी है। पूरा शहर खुल्दाबाद से किला तक जलाकर राख कर दिया

गया। कुछ भी नहीं बचा केवल शेख मो० अफजल इलाहाबादी के मकान और दरियाबाद के मकान जो दरियाबाद के मकान जो शिया पठानों के थे।

1757 में अवध के नवाब ने इलाहाबाद पुनः अहमद खॉं से प्राप्त कर लिया। जब बक्सर की लड़ाई (1776) में मीर कासिम वगाल का सूबेदार अवध का नवाब शुजाउद्दौला और दिल्ली के गृह विहीन बादशाह शाह आलम अंग्रेजों से हार गये तब सूबा तथा इलाहाबाद शहर शाह आलम को दे दिया गया। लेकिन जब अंग्रेजों को पता चला कि बादशाह और मराठों में गठबन्धन हो गया है तो अंग्रेजों ने दो जिले इलाहाबाद और कड़ा को 50 लाख रु० में अवध के नवाब के हाथ बेच दिया। एक संधि शुजाउद्दौला के साथ की गई जिसके अनुसार अतिरिक्त सुरक्षा बल अवध में रखा जायेगा जिसका निश्चित खर्च नवाब को देना होगा। उसकी मृत्यु के बाद उसका बेटा आशुफुद्दौला जिसकी नई संधि के तहत जो इलाहाबाद का मालिक था उसे किले में रखे गये सिपाहियों के खर्चे देने के लिए बाध्य किया गया। बहुधा भुगतान बकाया ही रह जाता अतः नवाब सादत अली ने किले को लौटा दिया तथा दूसरे जिलों के साथ इलाहाबाद को लार्ड वेसली को 14 नवम्बर 1801 में लखनऊ की संधि के अनुसार लौटा दिया। इस प्रकार इलाहाबाद जिला अंग्रेजों के अधिपत्य में आ गया। इलाहाबाद शहर का एक दृश्य (चित्र संख्या 12)

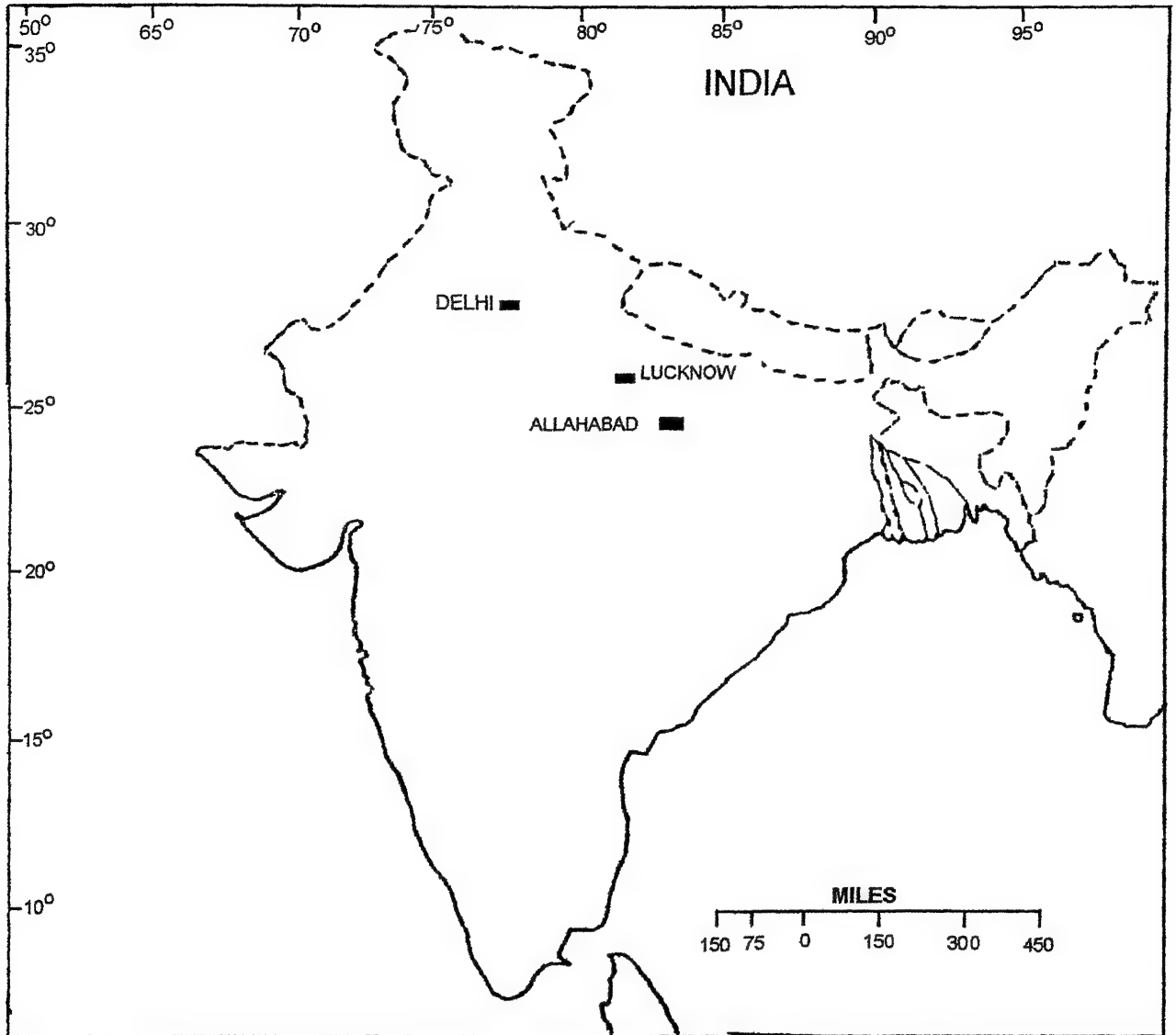
अंग्रेजी काल : ब्रिटिश राज के आगमन होने से लगातार इलाहाबाद का विकास का युग चलता रहा। दो नाव चलने योग्य नदियों के संगम होने के कारण शहर का दावा प्रान्त की राजधानी होने का प्रबल रूप में था। इसके अतिरिक्त अकबर द्वारा अभेद दुर्ग बनाये जाने से अंग्रेजों के लिए सुरक्षा भी अच्छी सुगम थी। इसलिए इलाहाबाद के लिए प्रमुखता बढ़ गई। वैसे भी मुगल काल में सूबे की राजधानी इलाहाबाद ही थी। यह 1934 का वर्ष था जब इला० उत्तरी पश्चिमी प्रान्त की राजधानी बन गया। किन्तु यह सम्मान थोड़े समय के लिए रहा और राजधानी 1935 में आगरा स्थान्तरित हो गई। परन्तु 1858 में पुनः स्वतंत्रता की प्रथम लड़ाई खत्म होने पर इलाहाबाद पुनः राजधानी आगरा से स्थानान्तरित होकर आ गई। नगर के शान्तिपूर्ण विकास में बाधा केवल 1857 में हुई जब सारे राष्ट्र को विद्रोह की ज्वाला निगल चुकी थी। स्वतंत्रता की प्रथम लड़ाई में अन्य शहरों की तरह यह शहर भी सक्रिय भाग लेने में अग्रणी रहा।

नगर के विकास के इतिहास में 19वीं सदी के मध्य में रेलवे का आना भी प्रमुख घटना है। रेल रोड का निर्माण 1857 से प्रारम्भ होकर 1912 तक समाप्त हुआ जब इलाहाबाद - बनारस सेक्सन बी०एन० डब्ल्यू (जो आज उ०पू० रेलवे है) बना। उ० पूर्वी दक्षिणी क्षेत्रों से सम्बन्ध रखने के लिए कानपुर रेल से सम्पर्क में 1859 में ही आ गया परन्तु कलकत्ता 1885 में यमुना पर पुल बनने पर ही रेल सम्पर्क में आया। दो वर्ष बाद शहर जबलपुर से सम्पर्क में आया जब रेल बन गई। किन्तु शहर का केन्द्र होना तभी सफल हुआ जब 50 साल बाद इस सदी के प्रारम्भ में रेल उत्तर में गंगा पार से सम्पर्क में आई। गंगा पर कर्जन पुल फाफामऊ के निकट 1905 में तथा इजातपुर झूँसी के

निकट 1912 में बना। रेलवे के अतिरिक्त इलाहाबाद उत्तरी भारत के बहुत से शहरों से पक्की सड़क से सम्बद्ध हुआ। इस प्रकार इलाहाबाद एक प्रमुख केन्द्र बन गया। जहाँ से चारों तरफ आना जाना सुगम हो गया और क्षेत्रीय सम्पर्क के लिए प्रमुख केन्द्र बन गया।

वास्तव में शहर का चौमुखी विकास प्रान्त की राजधानी बनने से हुआ जो गत शताब्दी के उत्तरार्ध काल में हुआ। एक बड़े नागरिक स्टेशन की स्थापना अंग्रेज नागरिकों के लिए एव पश्चिम में (बढ़ती आबादी जो अप्रत्याशित रूप से) फौजी छावनी बनी। नगर पालिका 1863 में इस उद्देश्य से बनी की प्रचुर मात्रा में पुलिस बने तथा जन कल्याण के कार्यक्रमों में अपेक्षित सुधार हो सके। आगरा से हाईकोर्ट 1858 में चार आयताकार दो मजिला भवन में ईंटों से बने हुए जिसकी भीतरी दीवाल बालू के पत्थरों की बनी है में स्थानान्तरित हुआ। जो 1870 में पूरा बन गया। वर्तमान हाईकोर्ट का भवन 1916 में बना। ऊपर के चार भवन को ए०जी० आफिस पब्लिक सर्विस कमीशन आफिस, रेवन्यू बोर्ड तथा शिक्षा निदेशक कार्यालय अधिगृहीत किये। जब राज्य सरकार लखनऊ को तीसरे दशक के प्रारम्भ में चली गई। इस काल में जन कल्याण के कई संस्थान बने जिसमें मुख्य रूप से इलाहाबाद विश्वविद्यालय तथा हायर सेकेंडरी परिषद ही शहर में एक अस्पताल (काल्विन जो अब मोती लाल नेहरू है) 1861 में खुला। उसके बाद कई खुले। जनता के उपयोग की सेवाओं के अतिरिक्त जल, विद्युत, सीवर, टेलीफोन बस आदि सेवाओं का सृजन हुआ। इलाहाबाद वाटर वर्क का कार्य 1891 में पूरा हुआ तथा विद्युतघर 1916 में बना। इलाहाबाद विकास ट्रस्ट अपने अभ्युदय 1921 के समय से बहुत सड़कों का चौड़ा करना पार्क गृह निर्माण योजना को पूरा किया। पिछले 100 वर्षों में नगर ने चौमुखी विकास किया साथ ही यह भी उल्लेखनीय है कि उसी समय में जनसंख्या वृद्धि 360% बढ़ गई। किन्तु केवल एक मात्र कारण नगर विकास गिरा वह है राज्य का मुख्यालय लखनऊ को हो जाना। स्वतंत्रता के आगमन के साथ ही नये युग के सूत्रपात होने से शहर के इतिहास में पिछले दशक में नैनी औद्योगिक विकास के साथ ही जल आपूर्ति, जल विकास, सीवर आदि में काफी विकास हुआ। (मानचित्र संख्या 11)

भारत में इलाहाबाद की स्थिति



मानचित्र संख्या 1.1

संगम के खिसकने सम्बन्धी मतभेद

इलाहाबाद शहर का धरातल गंगा-यमुना के मध्य में स्थित है। दो नदियों के संगम के कारण ही इसका महत्व है। कुछ समय पहले संगम के खिसकने के बारे में घोर विवाद था। डा० के० एन० काटजू जिन्होंने वाल्मीकी रामायण को सबूत में रखते हुए सुझाव दिया कि संगम 1000 वी०सी० के लगभग बौदा जिले के राजापुर के पास था। उनके विचार की सहमति मित्तल और धोवा ने भी की। इन लेखकों ने साहित्यिक सबूत दिया कि संगम 3000 वर्ष पूर्व राजापुर के निकट था जो धारा के खिसकते रहने से वर्तमान स्थिति में आया। दूसरी तरफ शास्त्री और वल्लभ शर्मा ने यह बताने की कोशिश की कि संगम राम के समय में भी यहीं पर था। यह ध्यान देने योग्य बात है कि उपरोक्त लेखक एक या दो को छोड़कर जिन्होंने साहित्य को उदाहरणों के सहारे इस ज्वलन्त प्रश्न को समझाना चाहा। लेखक जब इस प्रश्न की जाँच करने लगे तो उन्होंने ज्योतिष, पुरातन भूगोल तथा काल्पनिक बातों के ऊपर पूरा ध्यान दिया। कनिष्क के अनुसार पौराणिक कथाओं के अनुसार सिगरौर गंगा से 22 मील उत्तर पश्चिम इलाहाबाद में स्थित है मदेह से परे है। श्री राम दल सहित गंगा को इसी स्थान पर पार किये और प्रयाग को प्रस्थान किये। जो गंगा यमुना के संगम पर स्थित है। मात्र एक नजर अगर नक्शे पर डाली जाय तो स्पष्ट हो जाता है कि सिगरौर प्रयाग और राजापुर को एक साथ नहीं छू सकती जब गंगा शृगवेरपुर (सिगरौर) आ गई तो राजापुर कैसे लौट जायेगा।

वाडिया एव क्षिपर के अनुसार उत्तरी भारत में नदी पश्चिम से पूरव को बहती है पूरब से पश्चिम को नहीं यह ध्रुव सत्य है। इस प्रकार धारा ढाल की तरफ बहती है चढ़ाव की तरफ नहीं।

इस प्रकार राजापुर में संगम का होना असत्य हो जाता है। पौराणिक कथाओं एव उत्तरी भारत में नदी के बहाव की दिशा से प्रभावित होकर हो सकता है। संगम कुछ पूरब खिसका है परन्तु यह ज्यादा नहीं खिसकता है क्योंकि झूँसी के भीटे तथा भौगोलिक परीक्षणों पुरातत्वों के साक्ष्यों, ज्योतिष के आलेखों से स्पष्ट यही है कि संगम इसी स्थान पर रहा।

उपरोक्त विवेचन का मतलब यह नहीं है कि संगम थोड़ा बहुत भी स्थान न बदला हो। हो सकता है 400 वर्ष पूर्व यह किला बनने के पहले तथा बौध बनने के पहले झूँसी और कर्नलगज के बीच रहा हो। गर्मी में झूँसी पर और वरसात में कर्नलगज तक। यह भी संभव हो कि दोनों नदियाँ स्वतन्त्रतापूर्वक स्थान बदलती रही हो पूरब में हासिमपुर और लूथर रोड। वाल्मीकी रामायण प्रयाग महात्म और गहन विवेचन के अनुसार अकबर के समय में यमुना शहर के दक्षिण में सटकर रहस्य धारा में बहती थी। जहाँ कोई नहीं रहता था जिसे विकिर तीर्थ कहते थे जो अब विकिर देवरिया है।

अगर उपरोक्त बात बढ-चढ कर मालूम हो रही हो तो तीन धाराये अभी भी समझी जा सकती है क्योंकि जहाँ यमुना शहर मे घुसती है बलुआ घाट, ककरहा घाट, करेली बाग मे नदी का स्तर काफी नीचा है। वाल्मीकि और अध्यात्म रामायण के अनुसार यमुना के पुराने वहाव का रास्ता बलुआ घाट मुट्ठीगज होते हुए रामबाग, जार्जटाउन, टैगोर टाउन था। इस प्रकार अनेक विद्वानो के सगम के खिसकने सम्बन्धी अपने-अपने विचार है।

नगर का पुरातन इतिहास

वाल्मीकि रामायण के अनुसार कोई ऐसा शहर नहीं था और न ही प्रयाग नाम का कोई गाँव था। मात्र ऋषि भारद्वाज का आश्रम था। रामायण काल में प्रयाग न तो कोई शहर न गाँव और न तो कृषि योग्य भूमि थी जो वत्स देश में वर्णित होती। प्रयाग मात्र एक वन था जो गंगा यमुना के दोआब में फैला था। इस प्रकार यह स्पष्ट है 1000 ई० पू० प्रयाग एक शहर नहीं था बल्कि यह तपोभूमि थी जो गंगा यमुना के सगम के निकट थी और अगर प्रयाग नाम का शहर था तो ह्येनसाग के किताबों में होने के बाद भी स्थित होता।

बुद्धकाल जो 600 ई०पू० के लगभग था, पाली भाषा में लिखी गई किताबों में प्रयाग नहीं है। मझिम निकाय के अनुसार जहाँ बहुआ (बूढ़ी राप्ती), सुदरिका, सरस्वती तथा बहुमति (बागमती, नेपाल में) नदियाँ थी, गया और प्रयाग तीर्थ मात्र थे। गंगा के घाट थे। प्रयाग शहर का वर्णन, बुद्ध धर्म की प्रसिद्ध पुस्तक महावस्तु और ललित विस्तार में नहीं है। इस प्रकार पाली और संस्कृत किताबों में या तो प्रयाग शहर नहीं है अथवा बौद्धों की जानकारी में नहीं था। इस प्रकार हम इस तथ्य पर आते हैं कि बुद्धकाल में प्रयाग नामक शहर नहीं था। हो सकता है कि यह दूसरे अर्द्धकाल अथवा बाद के बुद्ध काल में हुआ हो।

टाड के अनुसार प्रयाग राजपूतों का सबसे पुराना शहर है जो कि मेडीरेयिन शासनकाल में था और मेगास्थनीज ने चौथी सदी ई०पू० में प्रयाग का दर्शन किया था। यद्यपि प्रयाग का प्रश्न प्रसिद्ध वैशाली अथवा पाली बुद्धवा के समय था और जो गंगा यमुना के सगम पर चन्द्रगुप्त मौर्य के समय में भी था। ए०सी० काल के अनुसार जो इलाहाबाद म्यूजियम के सस्थापक थे जो अब झूँसी और प्रयाग के बारे में लिखते हैं कि अशोक ने नगर के मध्य में पत्थर का स्तम्भ लगाकर उत्सव मनाया और चम्पक बाग में जो शहर के पूर्वी व दक्षिणी हिस्से में है एक स्तूप का भी निर्माण किया। जिसकी दीवारें 100 फीट से भी ऊँची ह्येनसाग की यात्रा के समय थी।

अलवरूनी द्वारा ह्येनसाग के प्राचीन शहर के विविध वर्णन पर ध्यान नहीं दिया गया। जो कि अपने समय के सबसे प्रसिद्ध इतिहासकार थे। महमूद गजनी के समय अलवरूनी ने प्रयाग की यात्रा शायद 11वीं सदी में की परन्तु नगर के वर्णन के अतिरिक्त उसने प्रयाग में वृक्ष (अक्षय वट) के बारे में लिखा।

इस प्रकार उनके समय में प्रयाग शहर गंगा यमुना के सगम पर नहीं था केवल अक्षयवट था। जब मुहम्मद गजनी ने गंगा के किनारे फतेहपुर में फौज को कब्जे में किया तो वह बुदेल्खण्ड बिना प्रयाग हुए नहीं जा सकता था तो क्या प्रयाग रौदने योग्य शहर नहीं था। पुनः उसने जब बनारस पर कब्जा किया तो वह प्रयाग होकर ही गया

लेकिन ऐसा कही लिखा नहीं मिला। इस प्रकार यह स्पष्ट है कि प्रयाग 11वीं शताब्दी तक गंगा यमुना के सगम पर नहीं था। कनिष्क भी इस विचार से सहमत था कि प्रयाग अलबरूनी के समय में था।

फिलहाल यह स्पष्ट है कि प्राचीन शहर प्रयाग मुसलमानों के आगमन से पूर्व विलुप्त था। दूसरा विचार यह भी है कि वर्तमान इलाहाबाद शहर अकबर के पहले नहीं था। लेखक व्यक्तिगत रूप से इस विचार का नहीं है क्योंकि प्राचीन काल में गंगा यमुना के सगम पर शहर था और अकबर ने उसी शहर का जीर्णोद्धार करके नया नाम इलाहाबाद रख दिया इसमें सदेह नहीं कि अकबर ने इलाहाबाद शहर को वर्तमान स्थिति में लाया जिसके अतिरिक्त उसने अपने शासन काल के 21वें वर्ष में एक किले का भी निर्माण किया। यह सम्भव है कि प्राचीन प्रयाग या तो उस काल में उजड़ गया या नदियों की धारा में विलीन हो गया था। अकबर के समय का इतिहासकार अब्दुल कादिर बदायुनी के अनुसार नदी के किनारे बहुत ऊँचा पेड़ स्थित था। जो कि सगम से एक मील की दूरी पर 7वीं सदी में था। अतः यह विलुक्त सम्भव है कि 9वीं सदी में इन नदियों के कटान से विस्तृत बलुई मिट्टी का मैदान सगम से लेकर के नगर तक वह गया और इस प्रकार केवल नदी के किनारे पवित्र पेड़ बच गया। इस प्रकार यह निश्चित हो गया कि आधा शहर नदी में वह गया और आधा शहर इसके निवासियों द्वारा ही उजाड़ दिया गया।

डा० काला के अनुसार नियमानुसार झूँसी की खुदाई से नया अध्याय आयों के व्यवस्थित होने और प्रयाग के स्थित होने से खुल सकता है जो कि अभी भी सदेह के घेरे में है। अतः मैं यह कहना चाहूँगा पुरातत्व विचारों के आधार पर व पुरानी पुस्तकों के आधार पर निःसदेह बहुत पुराना शहर नहीं है परन्तु विदेशी जातियों के वर्णन के आधार पर प्राचीन नगर होना सिद्ध है।

नगर की उत्पत्ति

हेनर ने कहा कि शहर की उत्पत्ति विवादास्पद एवं जटिल है। किसी भी शहर की उत्पत्ति पर कार्यात्मक और परिवेश के सूत्र साथ-साथ होते हैं। अधिकतर शहर कार्य के अनुसार निर्धारित होते हैं और उनमें उस विषय के गुण विद्यमान होते हैं लेकिन फिर भी उनमें स्थान का पर्यावरण स्थल और साधन मिलकर प्रभाव डालते हैं फिर भी नगर के उत्पत्ति के तत्व विभिन्न समय में विभिन्न प्रकार के हैं।

प्राचीन उत्पत्ति

पहले के पृष्ठों में ये नोट किया गया है कि वर्तमान शहर प्राचीन शहर प्रयाग के समीप बसा है। यह ध्रुव मत्त है कि प्रारम्भ में जहाँ पर कृषि उत्पादन अधिक होता है वहाँ पर शहर व्यवस्था होती है और वह स्थान बहुधा नदियों के प्रभावित क्षेत्र में होता है। जहाँ पर अतिरिक्त उत्पादन जल परिवहन द्वारा प्रयोग में लाया जाता है। इसके अतिरिक्त कुछ और भी मानव आवश्यकताएँ हैं जो प्रारम्भिक शहरीकरण की सतुष्टि प्रदान करते हैं। भारतवर्ष में नदियों के सगम पर बहुधा प्रारम्भिक नगरीय व्यवस्था किसी विशेष धार्मिक भावना से जुड़ी हुई होती है। ऐसे पवित्र स्थान बहुत बड़े मनुष्यों के समूह को मेल के रूप में आकर्षित करते हैं। प्रयाग तीन पवित्र नदियों के सगम पर धार्मिक विचारों के अनुसार स्थित है जो कि इतना पवित्र है कि सदियों से महान भारत भूमि के निवासियों की आँखों में अविस्मरणीय है। त्रिवेणी एक निश्चित अन्तराल पर पूरे देश के तीर्थ यात्रियों को आकर्षित करती रहती है। इसलिए सगम के निकट एक स्थाई व्यवस्था जो तीर्थ यात्रियों की जरूरतों को पूरा करे अस्तित्व में आई। बढ़ते हुए व्यापार और प्रारम्भिक शहरीकरण एक भले पूरे शहर का रूप आदि के दिनों में हो गया। जो कि नये व्यवसाय के विकास जैसे - नाव, मकान, लकड़ी, पत्थर, सोना, चाँदी, तौवा कीमती पत्थर, आभूषण कपड़े इत्यादि के रूप में फैल गया। और प्रारम्भिक काल में गंगा-यमुना ने अपने जल परिवहन द्वारा इसे और बढ़ाया इस प्रकार प्रयाग के भौतिक दशा और सांस्कृतिक, धार्मिक परिवेश ने उत्पत्ति ली। इसके अतिरिक्त नदियों से सुरक्षित स्थान और स्थाई जल आपूर्ति भी सुनिश्चित थी। यह कहा जाता है कि हिन्दुओं के एक प्राचीन रिवाज के अनुसार नदी के किनारे जहाँ से नदी दिखाई दे एक मंदिर बनवाना पवित्र माना गया है। इस प्रकार प्रयाग के सगम पर चारों तरफ से मंदिर और छोटे भवनो से इस नगर का निर्माण हुआ।

मध्य-कालीन उत्पत्ति

जैसा कि पहले कहा जा चुका है कि प्राचीन प्रयाग मुसलमानों के आक्रमण से ऊब चुका था। प्राचीन शहर का पुनर्जीवन 16वीं सदी में हुआ जब अकबर इसके सामरिक महत्व से प्रभावित हुआ था और प्राचीन नगर में एक

किला बनाने की सोचा था। किले के चारों ओर सामान्यतया नगर बढ़ता गया जो वर्गविहीन था। एक नया शहर इलाहाबाद के नाम से उभर कर किले के आस-पास बढ़ा जहाँ से सगम दृष्टिगोचर होता रहे। इलाहाबाद मुसलमानों के शासन काल में सूबे के सूबेदार की गद्दी का स्थान लिया। प्रयाग एक धार्मिक अधरे में चला गया और इलाहाबाद राजनैतिक क्षितिज पर उभरकर आ गया। नया शहर निर्बाध रूप से अपनी राजनैतिक हैसियत 19वीं तक प्राप्त कर लिया। तब यह अंग्रेजों के हाथ में चला गया।

आधुनिक उत्पत्ति

इलाहाबाद औद्योगिक क्रांति में पश्चिम के शहरों से बहुत प्रभावित नहीं हुआ। औद्योगिक और व्यावसायिक क्रांति के आने से पूर्व ही इलाहाबाद का अस्तित्व था। निश्चय ही उसने व्यापार को आकर्षित किया न कि व्यापार ने शहर को। उद्योग एवं व्यवसाय समृद्धि एवं विकास निश्चय ही प्रभावित किया लेकिन कोई भी खास या विशेष उद्योग स्थापित न हो सका। इससे प्रमाणित होता है कि इलाहाबाद औद्योगिक क्रांति की तरफ बिना श्रम के बढ़ता गया। अगर यह धार्मिक महत्व तथा सूबे की राजधानी न होती तो इलाहाबाद बहुत ही अविकसित शहर होता।

सांस्कृतिक पृष्ठभूमि का मूल्यांकन

एक नये शहर के रूप में इलाहाबाद का मूल्यांकन पुराने शहर के सांस्कृतिक पृष्ठभूमि के मूल्यांकन की वारीकियों को ढूँढ़ना आसान नहीं है। कारण स्पष्ट है कि कोई भी ऐतिहासिक आलेख उपलब्ध नहीं है।

प्राचीन नगर

भारत वर्ष के निवासी सामान्य रूप से व इलाहाबाद के निवासी विशेष रूप से चीनी यात्री ह्वेनसांग के ऋणी हैं जिसने एक विस्तृत विवरण इस हिन्दू शहर के बारे में दिया। उनके अनुसार नगर दो नदियों के संगम के पश्चिम तरफ विस्तृत बालू के मैदान पर बसा है। नगर के मध्य में एक विष्णु मन्दिर था और मन्दिर के मुख्य कमरे के पास एक बहुत बड़ा वृक्ष था जिसकी शाखाएँ दूर-दूर तक चारों ओर फैली थीं। कनिष्क ने मन्दिर एवं वृक्ष की पहचान की थी किन्तु उसके अनुसार मन्दिर पटलपुरी था तथा वृक्ष अक्षयवट था जो कि किले के चारदीवारी के अन्दर है। इस प्रकार यह बिल्कुल प्रमाणित है कि 7वीं सदी में नगर वही पर था जहाँ पर आजकल किला है यह निश्चित करना कोई मायने नहीं रखता कि ठीक-ठीक शहर की क्या सीमा है। प्राचीन प्रयाग नगर बिल्कुल लुप्त हो गया क्योंकि चीनी तीर्थ यात्री के समय विभिन्न बौद्ध एवं ब्राह्मण अवशेष नहीं रह गये थे। दक्षिण पश्चिम का नगर यमुना में बह गया और सगम से नदियों के किनारों तक चलाने योग्य अपार जलराशि हो गई।

मध्यकालीन शहर

अकबर के शासन काल में पूरे नगर की स्थापना हुई। निचली भूमि पर कोई निर्माण न होकर के ऊँचे वाले स्थानों पर ही नगर का निर्माण हुआ। पूर्वी तरफ खुशरूवाग, ससई, खुल्दावाद, जी०टी० रोड होते हुए दक्षिण की तरफ यमुना तट तक फैला है। पूरब की तरफ बाँध वन जाने से सांस्कृतिक पृष्ठभूमि बदल गई और उसके किनारे अच्छी खासी आबादी हो गई। दक्षिण की तरफ शहर के बढ़ने की गुंजाइश नहीं है और मुगलकाल के अंतिम समय में तमाम विखरे हुए मुहल्ले बस गये हैं। बादशाह जहाँगीर ने इस शहर को खूबसूरत बनाना चाहा। उन्होंने खुल्दावाद वसाया, खुशरूवाग व अन्य भवनों को बनवाया। उसी ने एक अच्छा बाग लगाया जोकि शहराबाग के नाम से प्रसिद्ध है। दारागज शाहजहाँ के बेटे दारा शिकोह के नाम से रखा गया, गंगा के किनारे ही सिपाहदार (सूबेदार गज) जो कि जी०टी० रोड पर शहर के पश्चिमी तरफ बसा है, उसे सिपाहदार खों ने बसाया। जो 1692 से 1696 तक शहर का सूबेदार था। कटरा गाँव और गजेब के शासनकाल में बसा। कहा जाता है कि जयसिंह सवाई महाराज ने जो जयपुर के महाराज थे, ने बसाया था। इसके उत्तर के जो मुहल्ले हैं वो 19वीं सदी में बसाये गये।

19वीं शताब्दी के प्रथम आधे भाग की सांस्कृतिक पृष्ठभूमि का मूल्यांकन :

1801 ई० में किला, जी०टी० रोड और दो महान नदियाँ थीं। हेवर के अनुसार नगर केवल यमुना के किनारे-किनारे मात्र था, क्योंकि मुगलों ने दिल्ली और आगरा को भी यमुना के किनारे बसाया था और वो उससे जुड़ी हुई थी। यमुना का किनारा काफी ऊँचा व ढाल पर है और शहर में नदी से तुरन्त पहुँचा जा सकता है जबकि गंगा एक वाढ वाले बड़े मैदान में बहती है जिससे बरसात में पहुँचना मुश्किल होता। 90% मकान मिट्टी के बने थे जो सब समय के साथ गिर गये। नगर का एक सुन्दर परिदृश्य नहीं था। नगर में कुछ ही ईंटों के सुशोभित भवन थे। नगर गन्दा एवं नगण्य था, क्योंकि मूलरूप से मिट्टी व छप्पर का बना था। अधिकतर कब्रें एवं पवित्र भवन साधनों की कमी से वर्बाद हो गये।

इलाहाबाद ब्रिटिश काल में सैनिक छावनी बनने के बाद प्रसिद्धि प्राप्त करता गया। शहर के कटरा गाँव के पास प्रसिद्ध दो सैनिक छावनी बनीं। दक्षिण तरफ की पैदल सेना अंग्रेजी थी जबकि उत्तर तरफ की पैदल सेना देशी सिपाहियों की थी। जिला का मुख्यालय बनने के साथ ही नगर का विकास बढ़ा।

कुछ समय बाद 1831 ई० में यहाँ राजस्व परिषद का केन्द्रीय कार्यालय भी खुल गया। इलाहाबाद को उत्तर पश्चिम प्रान्त की राजधानी होने का गौरव भी 1834 ई० में प्राप्त हो गया लेकिन एक साल बाद वह आगरा को चली गई। 1843 ई० में यहाँ से उच्च न्यायालय भी आगरा को स्थानांतरित हो गया। इससे विकास की दर सन्दिग्ध और मंद हो गई। 1801 ई० के पूर्व अंग्रेज अधिकारी किले में या किले के इर्द-गिर्द रहते थे। लेकिन कुछ समय बाद किले के पश्चिम, यमुना के किनारे सिविल स्टेशन बनाये गये। यह मुट्ठीगंज के पास सड़को के नियमानुसार निर्माण को देखने से ज्ञात होता है। नया सिविल स्टेशन कर्नलगंज के उत्तर और कैन्टोनमेन्ट के दक्षिण में होली ट्रिनिटी चर्च

के पास में बना जो बाद में स्वतन्त्रता के प्रथम युद्ध में वर्बाद हो गया। कटरा बाजार, नये सिविल स्टेशन की जरूरतों को पूरा करने लगा जबकि कर्नलगज, सदर बाजार की जरूरतों को विदेशी यात्री जो इलाहाबाद 19वीं सदी तक आते थे वे किला सराय, खुल्दाबाद और जुमा मस्जिद से प्रभावित होते थे। शहर के उत्तर में फाफामऊ के निकट सरकार द्वारा एक गन पाउडर फैक्ट्री का भी निर्माण करवाया गया था।

1860-1900 के मध्य सांस्कृतिक पृष्ठभूमि का मूल्यांकन

नये सिविल स्टेशन के बनने के बाद शहर का क्षेत्र बढ़ने की सीमा उत्तर की तरफ उत्तरी रेलवे लाइन तक थी। स्वतन्त्रता के प्रथम युद्ध के बाद एक नये सिविल स्टेशन की जरूरत महसूस की गई क्योंकि पुराना सिविल स्टेशन जो कर्नलगज के उत्तर में था, वर्बाद हो चुका था। इस प्रकार प्रथम स्वतन्त्रता की लड़ाई के बाद शहर के विकास में ऐतिहासिक परिवर्तन हुआ। एक वृद्ध भूखण्ड जिसमें 8 गाँव समाहित थे। 1857 में विना मुआवजा दिए ले लिया गया। और उन भूखण्डों के मालिकों को कुछ भी नहीं दिया गया क्योंकि वे स्वतन्त्रता की लड़ाई में सक्रिय योगदान दिए थे। भूमि का उपयोग एक नये सिविल स्टेशन 'कानिगटन' के नाम से जो लार्ड कैनिंग के नाम पर बनाया गया जिसमें रेलवे की बहुत बड़ी कालोनी दक्षिणी में बनी और उत्तर पश्चिम में सैनिक छावनी। यह ध्यान देने योग्य है कि वर्तमान सिविल लाइन जो कि नया सिविल स्टेशन बना, वह पूर्णता यूरोपियनों के लिए सुरक्षित था। उसके दक्षिण में कैन्टोनमेन्ट और पश्चिम में नई सैनिक छावनी और उत्तर में गंगा प्राकृतिक सुरक्षा में था। जैसा पहले कहा गया है दो अलग-अलग भागों में था, कटरा और कर्नलगज के बनने के कारण छावनी के उत्तर पाउडर फैक्ट्री और नील गोदाम था। कानपुर से इलाहाबाद तक रेल बिछ चुकी थी परन्तु यमुना पर पुल न होने से मिर्जापुर व कलकत्ता जाने के साधन नहीं थे।

यह पहले ही कहा जा चुका है कि गंगा और ससुर-खदेरी नदी के आस-पास छोटी-छोटी बहुत सी नदियाँ और कन्दराये हैं जिनमें कुछ बहुत चौड़ी भी हैं और साथ ही साथ गंगा और उसके पास के बहुत बड़े क्षेत्र पर खेती होती है। उनमें से अब टैगोर टाउन, जार्ज टाउन और बहुत से छोटी बस्तियाँ बस गई हैं। मुख्य शहर दक्षिण-पश्चिम यमुना से सटा हुआ पूरव की तरफ होते हुए मुट्ठीगज और कीटगज तक फैला है। कटरा, कर्नलगज व दारागज इससे भिन्न स्थिति के हैं जो शहर से अलग होते हुए बहुत बड़े खेतिहर जमीन पर हैं। चूँकि शहर के किनारे-किनारे जो गाँव हैं हालाँकि वे अभी शहर में नहीं लिए गए हैं लेकिन फिर भी अभी अर्द्धशहरी जीवन व्यतीत कर रहे हैं। मुख्य नगर 7 भागों में बँटा है - खुल्दाबाद, शाहगज, अहियापुर, बहादुरगंज, बादशाही मण्डी, मुट्ठीगंज। 3 बाहरी क्षेत्र हैं। कीटगज, कटरा और दारागंज। इसके अतिरिक्त 57 गाँव नगरपालिका और सैनिक छावनी में लिए गये थे। अन्तिम शदी के छठे दशक में इलाहाबाद एक बड़ा और बिखरा हुआ शहर है। मकान कम लेकिन बिखरे हैं। शहर मुख्य रूप से यमुना तक फैला है। सड़कें चौड़ी और पुराने छायादार वृक्षों से सजी हैं।

यह स्पष्ट है कि शहर 1857 ई० के गदर के बाद काफी फैला। जैसा पहले कहा गया है कि आगरा से सूवे की राजधानी व हाईकोर्ट पुनः 1858 व 1868 में लौट आये। इससे शहर की वृद्धि हुई। 1818 के प्रेक्षण के अनुसार शहर 10.6 वर्ग मील में फैला था। 1863 में 20.4 वर्ग मील और 1870 में 22.4 वर्ग जो कि 1956 तक अपरिवर्तित रहा।

1870 ई० में प्रमुख परिवर्तन हुआ। पुरानी छावनी समाप्त हो गई। नई छावनी का गठन हुआ। नये सिविल स्टेशन बन गए जिससे अलफ्रेड पार्क व रोमन कैथोलिक चर्च समाप्त हो गये और उनकी जगह पर बहुत बड़ा पार्क बन गए। म्योर सेन्ट्रल कालेज का उद्भव जो कि शिक्षा के केन्द्र बिन्दु बना जिसमें नगर के उत्तरी भाग का परिदृश्य बदल गया और यह भी ध्यान देने योग्य बात है कि पुराने शहर की परिदृश्य भी बदल गया। वर्तमान जानसेनगज रोड 1864 ई० में कटरा तक बढ़ाई गई। पहले मध्य चौक में एक छिछला तालाव लालडिगगी के नाम से था जिस पर आजकल का नगर पालिका सव्जी मण्डी 1873 में बना।

1900 ई० से सांस्कृतिक पृष्ठभूमि का मूल्यांकन

इस सदी के प्रथम दशक में सांस्कृतिक पृष्ठभूमि में काफी परिवर्तन हुआ। ऊँची किनारों के स्तर को लेते हुए जो कुछ जगहों पर 80 फीट ऊँचा है जिस पर रेलवे लाइन फैजाबाद व वाराणसी के लिए गंगा पर दो पुलों को बनाकर पूरी हुई। इसी काल में शहर केवल विकसित ही नहीं हुआ वरन् दूसरे व तीसरे दशक में चार नई सड़कें हीवेट रोड 1911, शिवचरण और क्रास्थवेट रोड 1916 और जीरो रोड 1929 में बनीं। इस प्रकार पूर्ण रूप से चौक क्षेत्र का परिवर्तन हुआ।

विभिन्न शैक्षिक संस्थाएँ उभर कर सामने आईं। इलाहाबाद विश्वविद्यालय, शिक्षण तथा आवासीय हुआ। सीनेट हाल और विभिन्न विश्वविद्यालय के छात्रावास इसी काल में बने जिसके परिणामस्वरूप कटरा एव कर्नलगज अभूतपूर्व विकास को प्राप्त हुआ। नगर में उद्योग तथा व्यवसाय भी बँटा खासतौर से प्रिंटिंग प्रेस उद्योग तथा जन उपयोगी सेवाएँ जैसे - विद्युत, स्वास्थ्य, जल आपूर्ति, जल निकास, मल-जल निकास, शिक्षा सिनेमा आदि जैसा कि जनसंख्या विकास बढ़ता गया रहायसी मकानों की कमी होने लगी। बहुत से नये आवासीय मुहल्ले बने और शहर का खाली भू-भाग भरा जाने लगा। नये प्रमुख मुहल्लों में लूकरगज, टैगोर टाउन, जार्जटाउन, न्यू कटरा, साउथ मलाका, मम्फोर्डगज, न्यू वैरहना, बाग तुलाराम बाग, सोहवतिया बाग और अलोपी बाग बने। लूकरगज खुशरूबाग के पश्चिम में 1906 ई० में लूकर महोदय के नाम पर जो पुलिस कप्तान थे बना। निचली जमीन जो लूथर रोड के पूर्व में थी अंग्रेज नागरिकों के लिए अयोग्य समझी गई। 1909 में एक नया सिविल स्टेशन भारतीयों के लिए

साहवतिया वाग में बना। टैगोर टाउन में तीसरे दशक में विकसित हुआ जो कवि रवीन्द्र नाथ टैगोर का नाम से बना। न्यू कटरा मोहल्ला 1927 ई० में बना। पहले एलनगज व मम्फोर्डगज छोटे में गाँव थे। जो मर जार्ज एलन के नाम पर जा पार्लियम प्रेम के जन्मदाता थे और मम्फोर्ड महादय म्यूनिसिपल बोर्ड के चयरमैन थे उनके नाम पर बने। एलनगज तीसरे दशक के बाद और चौथे दशक के प्रारम्भ में और नया मम्फोर्डगज पुगने गाँव के पृथ्व में उम्मी नाम पर बना। दक्षिणी पूर्व में साउथ मलाका, रानी का वाग गमवाग में।

19वीं सदी के प्रारम्भ में इलाहाबाद एक छोटा शहर था। और अब मुख्य शहर और इसके बाहरी भाग कटरा कनलगज दागगज थे। अंग्रेजी शासन काल में मुट्ठीगज तथा कीडगज ने प्रगति की। इसीलिए सीधी एवं चौड़ी सड़क बनी। इस प्रकार मुख्य शहर यमुना के किनारे ही सीमित रहा। प्रथम स्वतंत्रता युद्ध ने केन्द्र में हटने वाली शक्तियों में गति प्रदान किया और नगर विस्तार शीघ्रता से हुआ। वर्तमान सिविल लाइन का निर्माण अंग्रेजों के लिए किया गया। इलाहाबाद के केन्द्र से हटने का उदाहरण है। ग्लोब लाइन के पश्चिम एक नया शहर अच्छी सड़कें खुले स्थान अच्छे बंगलों के साथ बना। मैनिफ छावनी तथा खुला मैदान उत्तर पश्चिम तक का विकास हुआ। उम्मी समय नगर के केन्द्रीय भाग में भी केन्द्रीय सेवाएँ जैसे - व्यापार, परिवहन तथा शिक्षा सम्बन्धी संस्थान खुले स्थान की माँग पर तथा खड़े भवन बनाने की माँग किये। बीसवीं सदी के प्रारम्भ में सम्पन्न लोग शहर के घने क्षेत्र में निकलकर बाहरी क्षेत्र में बसने लगे। उन्हें हाईकोर्ट तथा विश्वविद्यालय क्षेत्र ने आकर्षित किया। परिणामस्वरूप जार्ज टाउन, लूकगज और नया कटरा बना। इसी बीच सुधार ट्रस्ट आया जिसने सुधार के कठिन कार्य किए। सड़कें बनी और बाई का वाग क्षेत्र गिहायसी क्षेत्र बना। बहुत कुछ चौड़ी सीधी सड़कें पार्क आदि बने। परन्तु बिना किसी कायदे कानून के मकान बहुत घने बने इस नये आवासीय क्षेत्र में शिक्षण संस्थाएँ भी बनी जिनमें विद्या मंदिर स्कूल तथा मर्जादिया इस्लामिया कॉलेज बना। चौड़ी सड़कें बड़ा खुला क्षेत्र मकानों के सामने खुला शहर की जमीन के परिणामस्वरूप मुल्तानपुर भावा, साउथ हाउसिंग स्कीम II औद्योगिक तथा शरणार्थियों की कालोनी नुरुल्ला तथा ककरहा घाट सड़क के दक्षिण पश्चिम साहवतिया वाग, तुलागम तथा मधवापुर, पूरव में टैगोर टाउन और उत्तर में हाउसिंग गड बनी। इसके अतिरिक्त बहुत अर्द्धशहरी गाँव भी धीरे-धीरे नगरपालिका सीमा में आये। मुख्य व्यवसाय शहर के मध्य में एकत्रित होने लगा। यद्यपि छोटे-छोटे दुकानें बाहरी क्षेत्र के मुहल्लों में जरूरतों को पूरी करने लगी। इस कन्दित एवं अधुनीकरण शक्तियों मिलकर शहर को बढ़ाने लगी। शहरी आवादी जी०टी० रोड के साथ बढ़ने लगी और पूरव में मुन्दरा गाँव तक बढ़ी।

नगर का भौगोलिक परिचय

शहर की भौतिक स्थिति

इलाहाबाद शहर की भौगोलिक तथा भूगर्भित स्थिति वर्णन योग्य है। नगर $25^{\circ} 30'$ उत्तरी अक्षांश तथा $81^{\circ} 55'$ पूर्वी देशान्तर पर स्थित है। जिसकी आध्यात्मिक, धार्मिक, राजनैतिक और नगरीय स्थिति पवित्र गंगा-यमुना नदियों के द्वाग महिमामंडित हो जाती है। 7261 वर्ग कि०मी० के क्षेत्र में 12 लाख जनसंख्या को समाहित किए हुए है। मुख्य नगर के अतिरिक्त जो कि पवित्र सगम के दो-आवे में स्थित है। (मानचित्र संख्या 13) जिले की सीमाओं में उत्तर में प्रतापगढ़, पूरव में जौनपुर, वाराणसी, मिर्जापुर' पश्चिम में बाँदा, फतेहपुर और दक्षिण में मध्यप्रदेश का रीवा जिला स्थित है।

$82^{\circ} 30'$ अंश पूर्वी देशान्तर की मध्याह्न रेखा जो कि भारतीय मानक समय की परिचायक है, नगर की पूर्वी दिशा में होकर जाती है।

इलाहाबाद जिला इस प्रकार धरातलीय विविधताओं से घिरा हुआ है। जिले के उत्तरी भाग जो कि एक प्रकार से भूगर्भीय हिमालय के क्षरण से बना है और मिट्टी के पुराने संरचना के साथ बालू के कण से भरा पड़ा है जो कि यमुना के दाहिने किनारे में भी पाया जाता है लेकिन यमुना पार के क्षेत्र जो कि कड़े ढाँचे से बना है जिससे कटान कम होती है और इस क्षेत्र में मोटे अनाजों की पैदावार भी खूब होती है। यमुना नदी की घाटी में लाल रंग के बालू के कण, जिसे मोरग कहते हैं, जिसका व्यास 0.66 mm से 2.00mm तक है और बीच-बीच में ककड़ मिला हुआ होता है। इसके ठीक विपरीत गंगा की घाटी बालू के वारीक कणों से अच्छादित है क्योंकि हिमालय पर्वत से निकली नदियाँ दोमट भूमि से मुलायम ढाँचा को प्रवाहित करते हुए आती हैं। दो नदियों की निकटता लहराई हुई भूमि जिस पर शहर बसा है ऊँची और कछारी भूमि है।

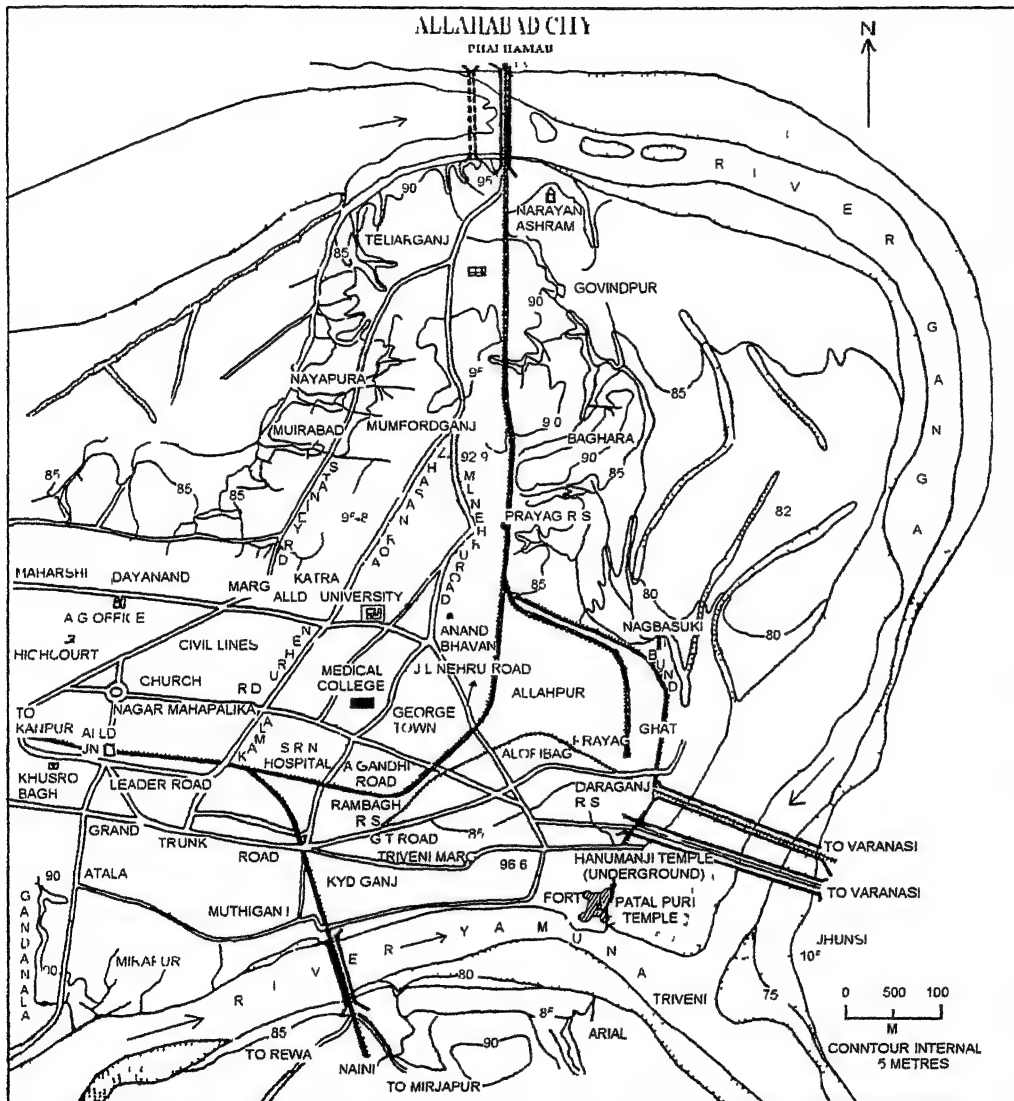
जिला विविध प्रकार की मृदा संरचना में बना है जो कि समुद्र तल की भिन्नता से प्रभावित है। अधिकतम समुद्रतल की सतह 102 मीटर है जो कि उत्तर से दक्षिण की ऊँची होती गई है। सामान्य तौर पर जिले का ढाल पश्चिम से पूरव की है। 95.76 मी० कण्टूर लाइन जो कि वेली अस्पताल से होती हुई कारपेण्टरी स्कूल (कटरा) शिवकुटी, गोविन्दपुर, सलोरी, वधाड़ा, आनन्द भवन, एस०आर०एस० मेडिकल कालेज, जीरो रोड और किला के स्थानों को सबसे ऊँचाई के स्थानों को दर्शाती है। वर्तमान समय में फाफामऊ पुल के निकट गंगा जल-स्तर 74.34 मी० समुद्र तल है। इस प्रकार वर्तमान समय में इलाहाबाद शहर क्षेत्र 21.42 मी० समुद्र तल की ऊँचाई पर है। 1909 में गंगा का वेड धरातल 70.24 मी० था। इस प्रकार 77 वर्षों में गंगा का तल 4.10 मी० घट गया जो कि अधिक मात्रा में गंगा के वेड में सिल्ट आ जाने के कारण से हुआ। श्रृंगवेरपुर के निकट गंगा नदी में किनारों के

मर्यादित कटाव ने धारा को बदल दिया है जोकि दोमट भूमि से पट गई है जिसे तराई कहते हैं और यह शिवकुटी से दारागज तक 2km की चौड़ाई में फैला है। यही वह पुरानी गंगा की वेल्ड है जो रबी के मौसम में हरियाली से भर जाती है। किन्तु वर्षा के दिनों में बाढ़ से प्रभावित हो जाती है। अल्लापुर, अलोपीवाग, सोहवतियावाग का शहरी क्षेत्र वरसाती नालों में जल-जमाव से प्रभावित हो जाता है। मुगल बादशाह अकबर ने इस क्षेत्र को बाढ़ में बचाने के लिए एलनगज में किले तक बाया दारागज, वक्सी पर स्थाई बाँध बनवाया था। वर्तमान गंगा नदी की घाटी तराई महत्त से 6मी० नीचे चली गई है जिसके कारण से गंगा का मुहाना वरसात के पानी से भर जाता है, जिसकी धाराएँ गोविन्दपुर के पास स्पष्ट देखी जा सकती हैं। सामान्यतया क्षरण के कारण कारपेण्टरी स्कूल, कटरा, एलनगज, आनन्द भवन, एस०आर०एन० मेडिकल कालेज, पार्क रोड आदि स्थानों से मिट्टी का क्षरण गंगा के तल को ऊँचा करता रहता है। (चित्र सख्या 15) पुराने बन्दोवस्त में चिल्ला, सलोरी और गोविन्दपुर गाँव जो कि शहर के पूर्वी किनारे पर हैं, गंगा के पुराने किनारे को प्रदर्शित करते हैं। जिले का जल निकास भी काफी भौगोलिक मनोरजन का है। विन्सर नदी जो कि गंगा में फाफामऊ के निकट मिलती है और मनसेता झूँसी के पास मिलती है। ये गंगा के बाँये किनारे की अल्पिका हैं। दाहिने किनारे पर थेस नदी गंगा में मिलती है। गंगा और यमुना में मिट्टी के क्षरण की दर में काफी भिन्नता है, जिसका कारण उनकी भौगोलिक संरचना है। (मानचित्र सख्या 14)

ऊपर गंगा घाटी के पूर्वी छोर पर विन्ध्याचल पर्वत बसा हुआ है। जिले के दक्षिणी भाग में जिसका प्रमाण शकरगढ़ की पत्थर की खानें हैं। सर्वोत्तम स्थिति के कारण दो नदियों के संगम के कारण जल थल दोनों मार्गों से आवद्ध है। (चित्र सख्या 13) थल मार्ग पूर्व में दोआब से है। रेल से यह शहर कलकत्ता से 512 मील बाम्बे से 846 मील दिल्ली से 390 मील, कानपुर से 122 मील, बनारस से 76 मील, लखनऊ से 125 मील तथा जबलपुर से 239 मील दूर है।

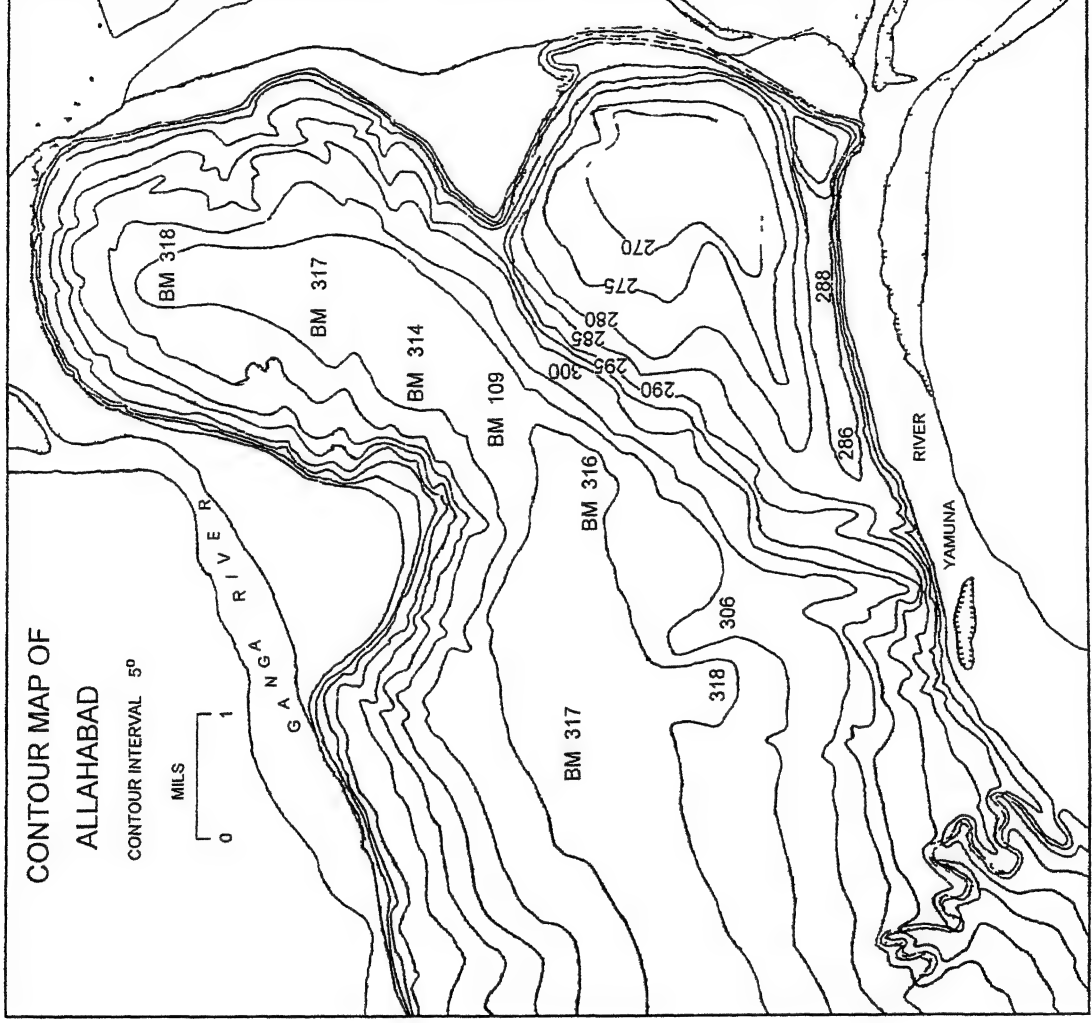
बहुत से रेल साधन के अतिरिक्त यह शहर रोड से बहुत स्थानों से जुड़ा है। यह ध्यान देने योग्य है कि ग्रांड ट्रंक रोड शहर के बीच हृदय से गुजरती है। दो नौकायन योग्य नदियों के संगम के कारण यह जल मार्ग से भी जुड़ा है। सड़कों मार्गों के जाल के केन्द्र होने के कारण इसका प्रारम्भ में अभ्युदय हुआ और कोई सन्देह नहीं यह स्थान व्यापार एवं सुरक्षा के लिए बेजोड़ है। इसकी बाद की प्रगति इसकी बेजोड़ गंगा घाटी की उत्पादन क्षमता रही सही कमी को पूरा करती है। हार्वर के शब्दों में “एक अच्छे शहर के लिए भारत में इलाहाबाद एक बड़े शहर के लिए उपयुक्त स्थान सुखी एवं स्वस्थ पृथ्वी दो महान नदियों के संगम पर होने से उत्तम स्थान है।” विदेशी पर्यटकों की निगाहों से सर्वोत्तम स्थिति के कारण इलाहाबाद बच नहीं सकता है। श्री डब्ल्यू एच रसेल के अनुसार इलाहाबाद भारत में एक महान विशिष्ट नगर हो सकता है अगर धनाभाव न हो तो जहाँ तक इसकी भौगोलिक स्थिति की बात है भीतरी राजधानी होने के सभी गुण इसमें हैं। एक भारतीय पर्यटक का कथन भी सत्य है कि भारत में जितने शहरों में किले हैं उनमें सबसे अच्छी स्थिति इलाहाबाद किले की है। ये विचार ऊपरी तौर पर बढ़-चढ़ कर लग रहे हैं लेकिन यह ध्रुव सत्य है कि इससे अच्छी स्थिति उत्तरी भारत के मैदान में किसी की नहीं है।

इलाहाबाद शहर का मानचित्र



मानचित्र सख्या 12

कन्टूर मैप



तीन तरफ से प्राकृतिक तथा कृत्रिम नाले की व्यवस्था इलाहाबाद के लिये उत्तम व्यवस्था है विशेषतः बरसात के दिनों में। शहरी क्षेत्र में कचरा और गदा पानी गंगा में विभिन्न प्राकृतिक नालों, सलोरी नाला, मम्फोर्डगंज नाला, अशोकनगर नाला, मोरीगेट आदि के द्वारा गंगा में गिरता है।

जिले की जलवायु मानसूनी जलवायु है। औसत वार्षिक तापमान 25.25°C जबकि अधिकतम तापमान 46.5°C और न्यूनतम 4.0°C है जो कि क्रमशः जून व जनवरी में अनुभव किया जाता है। औसत वार्षिक वर्षा 923.9 मि०ली० जुलाई से सितम्बर तक होती है। जून में 46.5°C तापमान 3km चौड़े उत्तर में बालू के वेल्ड के कारण तथा दूसरा बिन्दु शहरी भवन निर्माण सीमेंट एव कंक्रीट के कारण है। दिसम्बर व जनवरी में तापमान 5.0°C में नीचे होना भी यही बालू के वेल्ड के कारण है। शहरी पानी की आवश्यकता को पूरा करने के लिए भूतल जल पर्याप्त मात्रा में उपलब्ध है। औसत भूतल जल-सतह 18.20 मी० से 13.25 मी० तक है।

मृदा संरचना जिले की स्थान-स्थान पर भिन्न है। यमुना पार की मिट्टी मोटे दाने से बनी है और मोटी वनस्पतियों में ढँकी है जबकि गंगापार और गंगा-यमुना दोआब की मिट्टी मटियार मिट्टी है जो सभी फसलों के लिए उपयुक्त है। लगभग 2.3 km चौड़ी मटियार मिट्टी की वेल्ड जो कि नई दोमट (खादर) मिट्टी शिवकुटी से दारागंज तक फैली है। रवी की फसलें तो अच्छी उग आती हैं लेकिन खरीफ वाद से प्रभावित हो जाती है। गंगा के बलुही सतह जाड़े में नवम्बर से फरवरी तक खरबूज, तरबूज तथा हरी सब्जियों के लिए सोना उगलती है।

भूमितंत्र

शहर का जलीय भू-भाग गंगा और यमुना के दोआब क्षेत्र में 82.18 वर्ग किमी के भौगोलिक क्षेत्र में फैला है और नदी के पार (फाफामऊ, झूसी और नैनी) सापेक्षिक उभार 23मी० (उच्चतम और न्यूनतम बिन्दु क्रमशः 98 मीटर और 75 मीटर समुद्र तल से ऊँचा) है। सतह और सतह के नीचे का भू पदार्थ क्ले, शिल्ट, बालू और कंकड़ के विभिन्न अनुपात वाले जलोद निक्षेप हैं, जो चतुर्थक काल (Quarterly Period) की हैं। गंगा और यमुना के किनारे का अनावृत स्थल (Exposures) 15 से 20 मीटर भूमि सतह के नीचे 1 से 3 मीटर मोटाई का कंकड़ पैन पदरिक्त करता है, निम्नलिखित चार भूमि टुकड़े स्थलाकृति विभिन्नताओं के आधार पर पहचाने जा सकते हैं। (मानचित्र सख्या 1.4)

1. समतल उच्च भू-भाग

यह आकृति इकाई जो शहर के मध्य और पश्चिमी भाग में (मानचित्र सख्या 1.4) पूर्व में 95 मीटर परिरिखा, उत्तर में तराई निम्न भूमि और दक्षिण में यमुना के द्वारा सीमित है। यह शहर की प्राचीनतम सतह का प्रतिनिधित्व करने वाली इकाई जिन पर शहरी क्षेत्र की मुख्य बस्तियाँ कटरा सिविल लाइन, चौक (C B D) जानस्टनगंज इत्यादि बसा है।

यह भू-इकाई व्यायज हाई स्कूल के पीछे स्थित प्राकृतिक नाले को छोड़कर वर्षा अपरदन से सबसे कम प्रभावित है क्योंकि अधिकांश क्षेत्र बने हुए शहरी आवासीय भवनों से ढका है चूँकि सतह लगभग समतल है इसलिए कृत्रिम नाला और सीवर लाइन बहुधा जाम हो जाती है। (घरेलू कूड़ा करकट फेंके जाने के कारण) फलतः शहर का कूड़ा करकट सड़को और गलियों में फैल कर जल जमाव की स्थिति पैदा करता है और अस्वास्थ्यकर स्थिति पैदा कर भयंकर विमारियों को आमंत्रित करता है।

भूमि की स्थिति बहुमजिली इमारतों को बनाने योग्य है क्योंकि क्ले और शिल्ट का भू-पदार्थ दृढ़ रूप से संगठित है।

2 ढलवा भू-भाग

एक ढलवा भू-पट्टी समतल उच्च भू-भाग के पूर्वी और उत्तरी किनारों से लगी हुई है। भूमि का औसत ढाल 1 मीटर/20 मीटर है यह माना जाता है कि यह ढलवा भू-भाग गंगा नदी और कुछ नालों के किनारों पर विकसित हुआ है। भारद्वाज आश्रम से झूँसी तक का गंगा का बदला रास्ता पुराने किनारे के मध्यम जल-वहाव अपरदन (moderate fluvial crosion) का कारण रहा है। वर्तमान मम्फोर्डगंज का निचला इलाका बाढ़ में अपवर्जित पदार्थ द्वारा भर दिया गया है जिस पर पिछले सालों में तीव्र गति से वस्तियाँ बस गई हैं। नया कटरा को उत्तर स्थित मम्फोर्डगंज नाला के बाढ़ वाला लम्बा निचला भू-भाग और इलाहाबाद विकास प्राधिकरण द्वारा अभी भी वसाया जा रहा है जिसमें भुरभुरी और असंगठित भू-पदार्थ और निरन्तर जल भराव की समस्या का ध्यान नहीं दिया जा रहा है।

वघाडा, सलोरी (मानचित्र- 1 5) गोविन्दपुर, शिवकुटी इत्यादि गंगा नदी के पश्चिमी किनारे पर वसा है जबकि कमला नेहरू हास्पिटल, मूक वधिर केन्द्र, मोती लाल नेहरू मेडिकल कालेज, स्वरूप रानी हास्पिटल, जीरो रोड बस स्टैंड और अन्य कई निजी भवन इस ढलवा भू-भाग पर स्थित हैं। चूँकि अधिकांश क्षेत्र शहरी ढाँचे द्वारा ढका है। अतः सतह अपरदन की अत्यन्त कम सम्भावना है लेकिन गोविन्दपुर कालोनी के नजदीक सलोरी नाला से लगा किनारा वृहद स्तर पर शीट अपरदन (Sheet erosion) के खतरे से प्रभावित है। (मानचित्र- 1 5) जिस पर इलाहाबाद विकास प्राधिकरण और नगर निगम द्वारा अभी भी ध्यान नहीं दिया जा रहा है हालाँकि ऊपरी इलाके को घर और सड़क बनाने हेतु इलाहाबाद विकास प्राधिकरण द्वारा विकसित किया जा रहा है। यद्यपि ढलवा भू-भाग का भू-सतह अधिकांश ढाँचे से ढका है लेकिन बिना किसी उचित योजना के बसायी गयी वस्ती में सड़क और नालों ने समस्या खड़ी कर दी है। पूर्व में गोविन्दपुर और पश्चिम मोती लाल नेहरू इंजीनियरिंग कालेज, हरिजन आश्रम के बीच का क्षेत्र तेलियरगंज सलोरी नाला से निचला इलाका बहुधा जलमग्न हो जाता है। निम्न आय वर्ग के लोगों के द्वारा बिना किसी योजना और नगर निगम की अनुमति से तीव्रगति से बसाया जा रहा है। इस स्थिति को यदि समय रहते नहीं रोका गया, तो यह अनाधिकृत बस्ती के रूप में स्थापित हो जायेगा।

इम भू-भाग की (मानचित्र सख्या - 15) औसत चौड़ाई लगभग 2 किमी० है और यह क्षेत्र लगभग हर वर्ष वाढ मे डूब जाता है। नयी जलोढ़ मिट्टी वाली भूमि आवास बनाने के लिए उपयुक्त नहीं है क्योंकि नीवो के धसने और घरों के ढहने का खतरा बना रहता है। यह भू-इकाई स्थानीय रूप से तराई कही जाती है। (मानचित्र सख्या- 14)

3 घाटी क्षेत्र

शहर को उत्तर और पूर्व से घेरने वाली गंगा घाटी लगभग 500 मीटर चौड़ी है नदी तल समुद्र तल से 71 मी की औसत ऊचाई पर स्थित है घाटी केवल मानसून वर्षा के समय (जुलाई से सितम्बर) किनारो तक भरी रहती है जब इसका प्रवाह 12000 से 58000 m³/Sec मीटर प्रति सेकंड हो जाता है। खतरे का जल स्तर 8475 मीटर है और मध्यम वाढ स्तर 82 मीटर है। जल का आयतन अक्टूबर के बाद तीव्र गति से घट जाता है जिसके कारण कई धाराओं का जाल सा बन जाता है और बीच-बीच से वालू के सूखे स्थल दिखने लगने हैं जब बाढ़ का पानी किनारो से वहने लगता है तब निचले इलाके (शहर के उत्तर पश्चिम तरफ नया पूरा, म्योरावाद, राजापुर इत्यादि और सनोरी और वघाडा गाव के भाग हरिजन आश्रम और गोविन्दपुर के बीच के क्षेत्र और वघाडा, सलोरी और हरिजन आश्रम के बीच का क्षेत्र) जलमग्न हो जाते हैं। (चित्र सख्या - 17)

शहर के दक्षिण की ओर यमुना घाटी लगभग 700 मीटर चौड़ी है और समतल उच्च भू-भाग के स्तर से 20 मीटर गहरी हैं, लेकिन किले के नजदीक गहराई बढ़कर 24 मीटर हो जाती है। वर्षा के महीनो मे प्रवाह 11000 से 47000 m³/Sec हो जाता है, लेकिन यह सूखे मौसम मे घट कर 1000 m³/Sec रह जाता है। घाटी का बाँया किनारा तीव्र ढाल वाला है जबकि ढाँचा किनारा कम ढाल वाला विशाल क्षेत्र है जो नये जलोढ़ मिट्टी से बना है जिसमे जाडो मे रबी (गेहूँ, सरसो) फसले बहुत अच्छी होती है दूसरी तरफ गंगा के बाये किनारे समतल वाढ के मैदान भुरभुरे रेत का है लेकिन गर्मियो मे अच्छी सब्जी और तरबूज पैदा करता है।

4. समतल निम्न भू-भाग

ढलवा भू-भाग और गंगा घाटी के बीच मे एक समतल परन्तु निम्न सतह जिसकी समुद्र तल से औसत ऊचाई 75 मीटर है, स्थित है यह निक्षेपित भू-भाग गंगा नदी की पूर्व की ओर रास्ता बदल लेने के कारण विकसित हुआ है यह भू-इकाई निम्नलिखित दो भागो मे बँटी है।

(अ) आवासीय क्षेत्र

समतल निम्न भू-भाग का यह भाग एलनगज से नागबासु (बक्शी बॉध मानचित्र संख्या 12) और दारागज मे किला (मानचित्र सख्या - 12) तक बॉध से बँधा है और इसमे कई अन्य वस्तियाँ जैसे अल्लापुर, बाघवम्बरी, सोहवतियावाग, अलोपीवाग, जार्जटाऊन, दारागज इत्यादि स्थित है। जब गंगा नदी मे वाढ का स्तर ऊँचा हो जाता

है और गंगा की ओर खुलने वाले नाले (मानचित्र सख्या - 1 2) बन्द कर दिये जाते हैं तब ये निचली वस्तियाँ अक्सर जल से भर जाती हैं।

स्थैतिक भूमिगत जल स्तर (Static ground water level) 8 मीटर से 5 मीटर है स्थैतिक जो अन्य भू-इकाइयों में बहुत कम है जहाँ यह 16 मीटर तक पहुँच जाता है। इस क्षेत्र का जल स्तर ऊँचा होने का कारण इसकी कम ऊँचाई है और जल रखने वाली चिकनी मिट्टी की बनावट है। अल्लापुर वस्ती (अब घने रूप से बसा हुआ) की जमीन की स्थिति और भू-भाग के लक्षण वस्ती के योग्य नहीं है लेकिन यह बस्ती पिछले 44 वर्षों में बिना किसी योजना और सरकारी स्वीकृत के बस गई है परिणामस्वरूप यहाँ के निवासी जल भराव (चित्र सख्या - 1 7) अस्वास्थ्यकर स्थिति, भवनो की नीवों का धसना, भवनो में दरार पडना, घर ढहने इत्यादि की समस्या से लगातार ग्रमित रहते हैं।

(ब) गैर आवासिय क्षेत्र

शहर के पूर्वी और उत्तरी सीमा पर स्थित भू-इकाई पर गैर आवादी वाला क्षेत्र धीमी गति से बस्ती में विकसित हो रहा है।

5. भूमिगत जल स्थिति

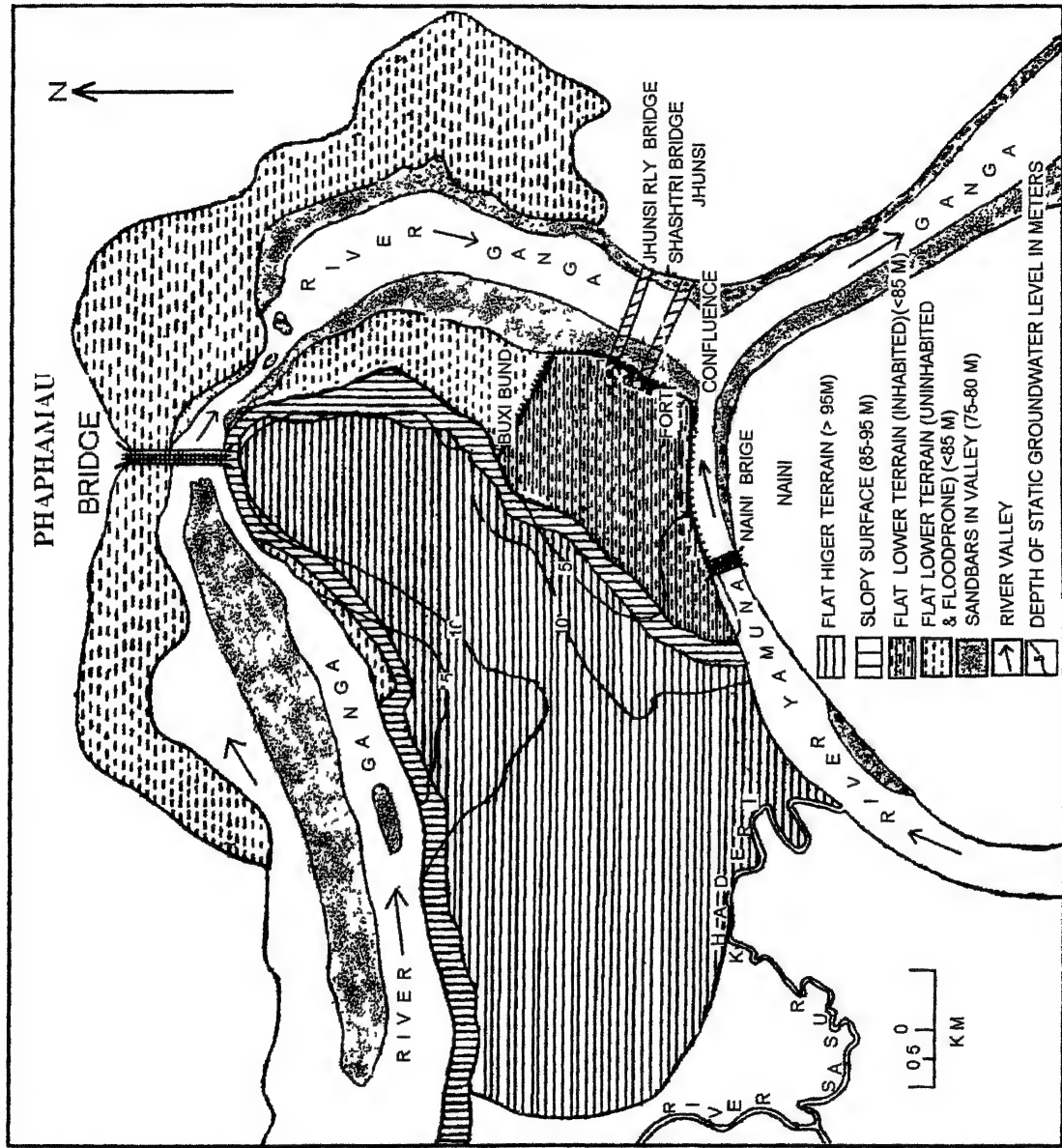
भूमि सर्वेक्षण और (अक्टूबर 1986 मानसून के बाद) कुँओं में स्थित स्थाई भूमि जल स्तर नापने के आधार पर शहरी क्षेत्र को तीन क्षेत्रों में बाँटा गया है। (मानचित्र सख्या - 1 4) जोन-1 जहाँ भूमि जल स्तर 0 8 मीटर से 5 0 मीटर है और जोन-2 जहाँ भूमि जल स्तर 5 0 से 10 मीटर तक है, और जोन 3 जहाँ भूमि जल स्तर 10 मीटर से अधिक है।

सामान्य भूमि जल स्तर 0 80 मीटर (टैगोर टाउन के निकट) से लेकर 16 20 मीटर (गोविन्द नगर में करवला चौराहा) तक पाया जाता है। पहला जोन समतल निम्न भू-भाग भू-इकाई तक विस्तृत है जिसमें अल्लापुर, अलोपीबाग, वाघम्वरी सोहवतियावाग, तुलारामवाग, वैरहना, रामवाग, जार्जटाउन, टैगोर टाउन इत्यादि स्थित हैं इस बस्तियों में उच्च जल स्तर घरों में कई समस्याएँ जैसे—फर्श और दीवार में नमी, नीव का धसना इत्यादि खड़ी करता है समतल उच्च भू-भाग में भूमिगत जल स्तर (भूमि स्तर से 10 मीटर) जिसमें चैथम लाइन, इलाहाबाद विश्वविद्यालय के कला एवं विज्ञान सकाय, एलनगज, कर्नलगज, कटरा, सिविल लाइन, चौक इत्यादि वस्तियाँ स्थित हैं। भवनो की नीवों के लिए दृढ़ भूमि स्थिति पैदा करता है और फर्श तथा दीवारों में नमी की समस्या न्यूनतम है।

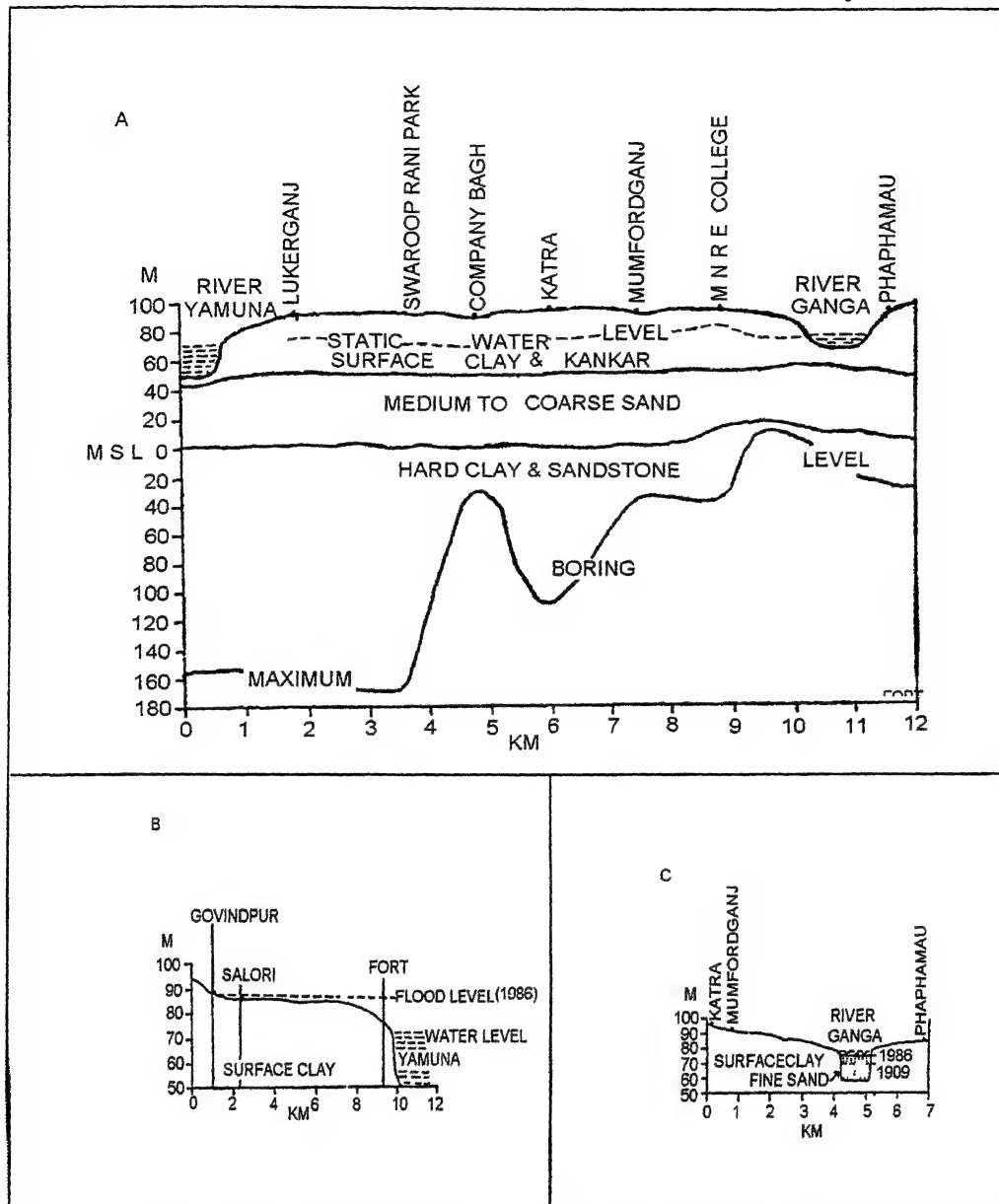
6. भूमि स्थिति और पदार्थ (Ground Condition And Materials)

मानचित्र सख्या 15 शहर के लिथोलॉजी की खड़ी काट उर्ध्वाधर काट (vertical section) (चित्र सख्या--15) प्रदर्शित करता है भूतल से लेकर 12 से 20 मीटर की गहराई तक का भू-पदार्थ क्ले, शिल्ट, और बालू के विभिन्न स्तरों से मिलकर बना है और तल पर ककड पैन स्थित है जिसके पीछे भूमि तल से 80 से 90 मी की गहराई तक, मध्यम से मोटे बालू का स्तर स्थित है सबसे निचला स्तर कठोर चिकनी पीली मिट्टी का बना और आधार तल (Basement) विनध्य बलुआ पत्थर का है जो यमुना तल में बकिर देवरिया गाँव के निकट अनावृत है समतल उच्च भू-भाग बहुमजिली इमारतों (सिविल लाइन्स चौराहे के निकट ग्यारह मजिला) के लिए आदर्श स्थिति प्रदान करता है क्योंकि भू-पदार्थ बहुत ही ठोस है लेकिन निचली क्षेत्र केवल एक मजिली इमारतें रह सकते हैं इस तथ्य की न केवल व्यक्तियों द्वारा बल्कि इलाहाबाद विकास प्राधिकरण और नगर निगम द्वारा उपेक्षा की गई है। बहुत सी गृह निर्माण के लिए अनुपयुक्त जहाँ कई अनियोजित व बगैर स्वीकृत प्राप्त किये छोटी कालोनियाँ पिछले वर्षों में बसा ली गई हैं और ये अपवहन, दीवारों में दरार और कभी-कभी घरों के विध्वंस की समस्याओं से रूबरू ही ऐसे क्षेत्र जो पहले गड्ढे थे और बाद में जिनको शहर के मलबों से भर दिया गया था। (अल्लापुर, सोहवतिया बाग, अलोपीबाग, मम्फोर्डगंज और अन्य कई बस्तियों में) बिना कमजोर नीव की परवाह किये हुए निजी क्षेत्र में और सरकारी क्षेत्र में (इलाहाबाद विकास प्राधिकरण द्वारा) बहुत से मकानों का निर्माण कर लिया गया है। जार्ज टाउन में टैंगोर टाउन पुलिस थाने के नजदीक एक बड़े तालाब को शहर के कूड़े कचरे से भर दिया गया है और एक दिन ऐसा आयेगा जब कई मकान इस कूड़े के ढेर पर बस जायेगा जार्ज टाउन की मूल भौगोलिक स्थिति भी बड़े भवनों के लिए उपयुक्त नहीं है क्योंकि भीषण वर्षा के समय जल भराव की स्थिति नीव को कमजोर करता है। (चित्र सख्या 17)

इलाहाबाद क्षेत्र का भूमि प्रदेश एवं भूमि जल स्तर



Geological cross section of Allahabad city



A Geological cross section of Allahabad city from Naini Bridge to Phaphamau Bridge,

B Longitudinal profile of Salori Nala, C Silting of Ganga bed near Phaphamau Bridge

राहत तथा जल निकास

प्रारम्भिक दशा

प्रारम्भिक काल का परिदृश्य खींचना इस समय सम्भव नहीं है क्योंकि भौतिक दशाओं में बहुत परिवर्तन हो चुका है। इसके अतिरिक्त पुराने मानचित्र तथा अभिलेख उपलब्ध नहीं हैं। तथापि यह ध्यान देने योग्य बात है कि बहुत से भौतिक तत्व जो भौतिक परिदृश्य में थे आदि काल में ही बदल चुके थे, शायद उस काल में ही जब गंगा यमुना ने अपना वर्तमान रूप ग्रहण किया और सगम अपनी स्थिति को प्राप्त हुआ। 16वीं सदी में गंगा के बाँध बनने में शहर का भौतिक परिदृश्य बहुत कुछ बदल चुका है। जिसके परिणामस्वरूप गंगा पूरब की तरफ काफी दूर तक बढ़ गई और रबी फसल के लिए उपजाऊ कछार बना गयी है।

इस नगर का प्रारम्भिक प्राकृतिक चित्र से विविध रूप जल निकासी का पता किया जा सकता है। उस समय तक शहर का बड़े पैमाने पर निर्माण नहीं हुआ था। मात्र फौजी छावनी तथा सिविल स्टेशन बना था। उस नक्शे पर एक दृष्टि डालने से यह स्पष्ट हो जाता है कि बहुत बड़े क्षेत्र में बहुत सी जल की सोतियाँ वहाँ रही थी। और वे सारे जल को गंगा में जल निकास करती थी। सारा क्षेत्र का जल निकास नदी में इन्हीं पतली धाराओं के माध्यम से होता था। उसमें से एक प्रमुख धारा कटरा तथा मम्मफोर्डगज के बीच में बहती थी दूसरी धारा पहली धारा से उत्तर बहती थी जो ससुर खदेरी नाला कहलाया।

वर्तमान भौतिक स्थिति

जैसे पहले कहा गया नगर का भौगोलिक परिदृश्य गंगा यमुना दो नदियों के द्वारा प्रभावित है। गंगा यमुना के पूर्वी छोर पर दोआब है। दो नदियों पड़ोस में होने से उनके द्वारा दोमट मिट्टी लाई गई उसी पर शहर का निर्माण है। जिसमें गंगा का बागर एव 'खादर' क्षेत्र आता है। पुरानी दोमट ठोस तथा ककड से बनी है और खादर की मिट्टी नदी की तलहटी से सटी हुई है और बाढ़ से प्रभावित होती है तथा भागर की ऊपरी सतह पर टापू की तरह बाढ़ में हो जाती है। इस प्रकार स्पष्ट है सिविल लाइन और अन्य स्थान खादर से दूर ऊपरी सतह पर बसे हैं। खादर और बागर को बाटने वाला सुबरवन गांव है।

दो नदियों के सगम से शहर के पूर्वी छोर पर बड़ा कछार बन गया जो समुद्र तल से 280 फीट ऊँचा है। दारागज और किला क्षेत्र उससे अलग तथा यमुना का ककरीला किनारा 290 फीट की ऊँचाई पर है। नीची सतह पर पैदावार होती है तथा ऊँची जगह पर सिविल लाइन्स, कैन्टूनमेंट, कटरा, कर्नलगज तथा पश्चिमी क्षेत्र जिस पर शहर बसा है कि समुद्र तल से 300 फीट ऊँचा है कन्टूर मैप देखने से ज्ञात होता है कि 300 फीट कन्टूर नाजुक स्थिति को दिखाता है। नीची और ऊँची जमीन के भेद कठिनाई से ज्ञात होते हैं। इस समय सबसे ऊँचा स्थान

मगेजनी नायडू तथा नुरुला रोड का क्षेत्र है। यह 318 फीट समुद्र तल से ऊँचा है। ग्राड ट्रक रोड और नुरुल्ला रोड का जक्शन जो खुशरूवाग के दक्षिणी पूरब है सबसे ऊँचा स्थान है। 318 फीट जबकि सरोजनी नायडू रोड का बहुत सा भाग 317 फीट ऊँचा है। ऊँची जमीन के निचले भाग में उत्तम कोटि की कछार भूमि है। उत्तर की दिशा में दोमट भूमि राजापुर तथा वेली गाँव की है। इस कारण गंगा आगे बड़ा खादर बनाती है। शहर नदी के किनारे तक है। केवल पश्चिम में छोड़कर जहाँ ससुर खदेरी नदी बहुत सी पतली धाराओं में बहती है जिससे कई नाले बन गये हैं। यह जमीन हल्की वलुई मिट्टी की है और नीचे ककड़ है। जो तेज वारिश में दिखाई देता है।

जल निकास

इस सम्बन्ध में सबसे उत्तम बात यह है कि तीन तरफ से दोनों नदियाँ हैं जिससे जल निकास उत्तम है। पश्चिमी भाग को कानपुर और म्योर रोड बँटती है। जल कटरा कर्नलगज के बीच विश्वविद्यालय क्षेत्र से होकर बह जाता है। उत्तर जल नया फाफामऊ रोड को बँटता है प्राकृतिक जल निकास बहुत से बड़े नालों से था जो अब सिकुड़ कर अस्तित्व में आ गये हैं। नक्शे में देखने से लगता है कि अधिकतर नाले गंगा में गिरते हैं। (मानचित्र संख्या 65) दक्षिण पश्चिम में शहर का जल निकास यमुना में चौखण्डी नाला कुरैशपुर, चाचर, सदियापुर दियारा तथा ससुर खदेरी नाला द्वारा होता है। इसी प्रकार 30 एंव 40 में गंगा में विविध नालों द्वारा जल निकास होता है। पुराने और नये कटरा क्षेत्र तथा मम्फोर्डगज के बीच में बड़ा नाला लाजपत राय रोड के सामानान्तर जा कर गंगा में गिरता है। सुवरवन क्षेत्र जो गंगा के लूप क्षेत्र के आधा पूरब में है। गंगा में एक धारा चौदपुर सलोरी में मिलती है। एलनगज तथा करनपुर क्षेत्र में प्रयाग स्टेशन नाला ढरहरिया के पास गंगा में मिलता है।

एक बड़ा टापू टाइप समतल क्षेत्र सिविल लाइन, कर्नलगज, जार्जटाउन, टैगोर टाउन और नये एरिया जो निचले क्षेत्र में है बक्शी और बन्द ड्रेन गंगा में मोरी नाला के द्वारा जल निकास होता है। पूरे क्षेत्र का जल मोरी नाला में 3 ड्रेन से जाता है एक थार्नहिल और किला रोड से बहता है दूसरा कैनिंग रोड से और तीसरा रेलवे कालोनी से प्रारम्भ होकर सहारा वाग साउथ मलाका, रामवाग, बाई का बाग तथा तलब नवल राय होकर बहता है। यद्यपि नगर के बहुत बड़े भाग का ड्रेनेज बहुत अच्छा है। फिर भी नगर के दक्षिणी पूर्वी भाग जो नीचा है ड्रेनेज बहुत खराब है। गंगा के बाढ़ का जो स्तर है उससे भी नीचा दक्षिणी पूर्वी नगर क्षेत्र है। हालाँकि यह क्षेत्र जल निकास समस्या से ग्रस्त नहीं है फिर भी बरसात में जलभराव की समस्या से ग्रस्त हो जायेगा। ज्यों ही बाढ़ का फाटक मोरी बन्द हुआ जल भराव के जल को निकालना पम्पसेट से आवश्यक हो जाता है।

बाढ़

सर्वोत्तम बाढ़ जो कागजातो में दर्ज है 1875 की है। गंगा का जल स्तर 288 फीट हो गया था जो कि खतरे के निशान से 10 फीट ऊपर था। वक्शी बाँध के टूटने से सम्पूर्ण दारागज लूथर रोड का क्षेत्र जलमग्न हो गया था। इसी प्रकार यमुना के बाढ़ में अहियापुर और अतरमुइया का निचला क्षेत्र पानी में डूब गया। 1948 की बाढ़ बाढ़ लोगों के दिमाग में अभी तक ताजा है। 7 सितम्बर 1948 का गंगा का बाढ़ स्तर 1875 के निशान को छू रहा था। मोगी नाला तथा चाचर नाला इधर जल्दी ही पूरा हुआ था। फिर भी पम्पिंग स्टेशन बाढ़ के पानी को फेंकने के लिए चले हैं। इन क्षेत्रों में जल-भराव के कारण जनता दुखित रहती थी। लेकिन असाधारण स्थानीय वरसात जैसे वर्षा 1953 55 56 में हुई स्थिति ज्यादा खराब हो गयी थी। मन को अशान्त करने वाली इस जल निकासी समस्या का म्याई हल टैगोर टाउन कूड़ा करकट एव गंदे पानी की योजना है जो स्वायत्त शासन विभाग द्वारा बनवाने का कार्य किया गया। (मानचित्र संख्या 16)

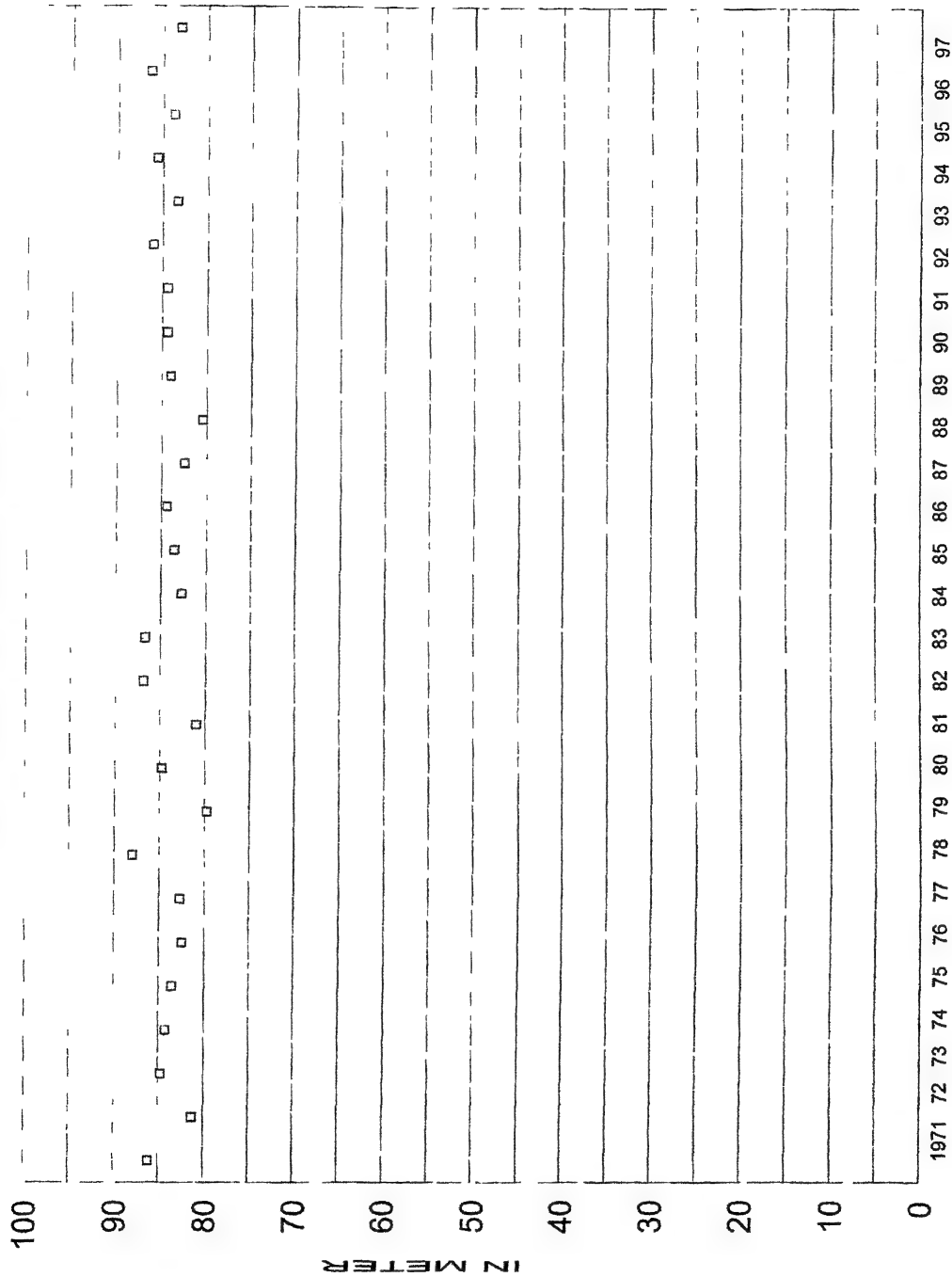
नदी-गंगा नदी
गेज स्थल- फाफामऊ

वर्षवार अधिकतम जल स्तर के आकड़े (मीटर में)

वर्ष	जल स्तर
1971	86 120
1972	81 260
1973	84 750
1974	84 255
1975	83 580
1976	82 440
1977	82 720
1978	87 980
1979	79 790
1980	84 780
1981	81 020
1982	86 910
1983	86 730
1984	82 740
1985	83 560
1986	84 390
1987	82 470
1988	82 730
1989	80 500
1990	84 020
1991	84 460
1992	86 070
1993	83 380
1994	85 630
1995	83 770
1996	86 350
1997	83 070

आकड़ों का स्रोत - केन्द्रीय जल आयोग बाढ़ पूर्वानुमान एवं नियन्त्रण खण्ड, वाराणसी

गंगा मे बाढ का उच्चतम जल स्तर



जलवायु तथा मौसम

भारत की अन्य स्थानों की तरह इलाहाबाद की जलवायु मानसूनी है जो विभिन्न प्रकार के मौसम में बदलती रहती है। जो कि प्रचलित विभाजन जाड़ा, गर्मी तथा बरसात के रूप में है। सामान्यता जैसे उत्तरी भारत में मौसम असामान्य, बड़ा छोटा है वैसे ही इलाहाबाद में भी दो विपरीत गुणों के अनुसार बँटा है। पहला सूखा मानसून क्षेत्र आधे अक्टूबर से आधे जून तक। दूसरा गीला मानसून भाग 15 जून से 15 अक्टूबर तक जिसमें आद्रता लिए हुए हवाएँ चलती हैं। जलवायु विभाग द्वारा पुनः विभाजित किये गये हैं।

सूखा मौसम

- 1- ठंडा मौसम नवम्बर से फरवरी तक
- 2- गर्म मौसम मार्च से मध्य जून तक

भीगा मौसम

- 1 मध्य जून से मध्य सितम्बर
- 2 लौटती मानसून मध्य सितम्बर से अक्टूबर तक

ठंडा मौसम

इलाहाबाद में अक्टूबर गीले से सूखे मौसम का प्रतीक है। तापमान नवम्बर दिसम्बर में औसत रहता है जनवरी में सबसे कम। औसत तापमान 60° से 70°F में रहता है। उच्चतम औसत 80 और निम्नतम औसत 40°F । जनवरी 20 के लगभग तापमान 36°F तक गिर जाता है। जब उत्तरी पश्चिमी हिमालय में बर्फ गिरती है। तब इलाहाबाद में शीत लहर चलती है। ज्यादातर पछुवा या उत्तर पछुवा हवा चलती है। जाड़े में सूखे मौसम में कुछ समय बादलो भरा मौसम बाधक होता है और शायद पश्चिमी हवाओं के शून्य उत्पन्न करने से होता है। कुछ लोगों का कथन है कि भूमध्य सागर से ये हवाएँ चलती हैं। ये चक्रवात ईरान होकर आते हैं ऐसा डा० दूबे का मानना है। फिर भी यह निश्चित है कि इलाहाबाद जनवरी में ठंडी हवाओं की बारिश से प्रभावित होता है तथा 0 75" बारिश भी होती है।

गर्म मौसम

मार्च से गर्म मौसम का आगमन होता है। फनी पार्कस के शब्दों में इसके बाद इलाहाबाद छोटा जहन्नम या नर्क हो जाता है। मार्च में औसत 76° जबकि मई में 93°F तापमान हो जाता है। जबकि 117°F - 118°F उच्चतम 21 मई 1922 तथा 12 जून 1901 में क्रम नापा गया था। 119°F उच्चतम जून 1878 में था। गर्म अन्धड़ धूल से भरी पश्चिमी हवा चलती है जिसे लू कहते हैं। यह पूरे भारत के साथ इलाहाबाद में भी चलती है। यह दिन में चलती है परन्तु धरती पूरी तरह गर्म हो जाती है और दिन का आवागमन प्रायः ठप सा हो जाता है। लू की गति

35 - 40 मील प्रति घंटा रहती है। कार्य तथा स्वास्थ्य की दृष्टि से मौसम अनुकूल नहीं है। मार्च तथा अप्रैल में मच्छर अमध्य हो जाते हैं और खतरनाक भी होते हैं। परन्तु गर्मी बढ़ते ही ये लू में समाप्त हो जाते हैं।

गर्मी, धूल भरी ओंधी एवं विजली की गरज चमक गर्म मौसम की पहचान है। 8 मई 1943 को वायु वेग 70 मील प्रति घंटा धूल तथा गरज के साथ ओंधी थी। इसी प्रकार 21 मार्च 1950 को 100 मी प्रतिघंटा की गति में ओंधी इलाहाबाद में आयी थी। यह प्रायः दोपहर बाद या साय को आती है। कभी-कभी गर्मी में इनसे हल्की वाग्मि हो जाती है जिसमें मौसम ठंडा हो जाता है। इस समय प्रायः मौसम सूखा रहता है।

बरसात का सामान्य मौसम

वरमात का मौसम इलाहाबाद में धूल-ओंधी से प्रारम्भ होता है। कुछ दिन अन्धड के बाद गर्मी का मानसून आ जाता है। वरमात प्रारम्भ होते ही तापमान गिर जाता है। जुलाई में तापमान 86°F हो जाता है। जबकि मई में 94°F रहता है। मासिक वर्षा लगभग 48 मिलीमीटर (अप्रैल) से लेकर 333.4 मिमी (अगस्त) होती है। अधिकतम वर्षा जून से सितम्बर तक होती है। जिसमें सबसे अधिक वर्षा अगस्त में होती है।

भौगोलिक क्षेत्र

आधुनिक शहरी आवादी 11 क्षेत्रों में प्रशामनिक दृष्टि में बँटी। जोकि कृत्रिम तथा स्वच्छ है जो भौगोलिक क्षेत्र के अनुसार नहीं है। उदाहरणार्थ वार्ड - 11 में पुराना दारागज सोहवतियावाग की नई आवादी, अलापी वाग, तुलागम, मधवापुर तथा अर्द्धशहरी क्षेत्र अल्लापुर नया गाँव दलाल का पुरवा तथा मटियाग। इसी प्रकार वार्ड 3 में 6 में 8 में बड़ी विविधता है जब इस शहर का क्षेत्र 25 वर्ग मील है। यद्यपि शहर आदर्श व्यवस्था नहीं दिखा पा रहा है। इसलिए जॉनल व्यवस्था बनाई गई।

जोनल मुद्दे

शहर का विकास अनियंत्रित रूप में बिखरा हुआ है। इस प्रकार आदर्श क्षेत्र बनाया नहीं जा सकता है। 19वीं सदी के अन्त में शहर का विकास हुआ और वह व्यवस्थित नहीं है। बहुत से टुकड़ों-टुकड़ों में एक दूसरे से दूर मकान बने और बीच में काफी क्षेत्र छूटा हुआ है। जिसमें एकरूपता नहीं है। बाहरी क्षेत्र पुराने शहर से दूर बना है और बीच में स्थान भी खाली है जैसे कटरा, कर्नलगज क्षेत्र जो पतले और अव्यवस्थित गलियों में बने हैं। मकान घने बसे हैं। पूरा शहर एक साथ तो बना नहीं है। बाहरी भाग तो पिछले 20 वर्षों ही में बना है जबकि पुराना शहर शताब्दी पहले। नया कटरा और सिविल तो साथ ही बना परन्तु उद्देश्य अलग-अलग होने में एक तरह के नहीं हैं। सिविल लाइन अग्रेजों के लिए और नया कटरा हिन्दुस्तानियों के लिए।

क्षेत्र

शहर के विभिन्न भागों में मकान निम्न 3 कारणों में भिन्न हैं।

1. भवनों के प्रकार के कारण घनत्व
2. भवनों की निर्माण योजना तथा सड़कों की चौड़ाई
3. शहरी क्षेत्र के उपयोग के रिवाज के अनुसार।

परन्तु मुख्य शहर से सम्पर्क भी मकानों की स्थिति को प्रभावित करता है। एरिया, दारागज, कीडगंज, कटरा, कर्नलगज यद्यपि काफी पुराने हैं परन्तु और पूरा बन भी गये हैं परन्तु पतली तथा वेतरतीव गलियों के कारण बाहरी क्षेत्र में हैं। ऊपर के चार सिद्धान्तों पर शहर को चार भागों में बाँटा गया है।

भीतरी क्षेत्र

भीतरी क्षेत्र पूरे शहर की धुरी है। सारा व्यापार थोक तथा खुदरा सब यहीं से होता है। पूर्वी सीमा इस क्षेत्र की तिलक (वलुआघाट) मोहल्लिमगज रोड तक है। उत्तरी सीमा रेलवे लाइन तथा लीडर रोड तक है। दक्षिणी सीमा अतरमुडया नाला तथा आनंद चरन वनर्जी रोड तक है। उत्तरी पश्चिमी सीमा नया अटाला, वक्सी बाजार तथा दक्षिणी पश्चिमी मुल्तानपुर भावा रोशन खाँ वाग है। दक्षिणी सीमा जी०टी० रोड, कैलाश नाथ काटजू रोड के जक्शन तक है। वाद की सड़क के कुछ दूरी पर सीमा लीडर रोड मीट मार्केट मिहनाजपुर, मेन्ट जॉन चर्च तथा पश्चिम में रीवा कोटी तक है।

पतालपुरी मन्दिर, अक्षयवट, किला, खुशरूवाग यह सबसे पुराना क्षेत्र है। पूरा क्षेत्र घना वसा है। सड़के पतली तथा अव्यवस्थित हैं। उदाहरणस्वरूप अतरमुडया रोड जो कि सबसे घनी आवादी के बीच में पास होती है। कोलहन टोला तथा भारती भवन सड़क सबसे पतली सड़क इस क्षेत्र की है। जी०टी० रोड भीतरी क्षेत्र के बीच में पास होती है। और इसे दो भागों में बाँटती है। विकास के कारण उत्तरी भाग चौड़ा तथा सीधी सड़क पर है जैसे जानसेनगज तथा शिवचरन लाल रोड। दूसरा भाग अच्छी सड़कों से जुड़ा है और बाहरी भाग रेल रोड तथा नदी से। यह क्षेत्र इलाहाबाद जक्शन स्टेशन तथा सिटी स्टेशन तथा यमुना से जुड़ा है। अतः यह शहर का वाणिज्य केन्द्र है। व्यवसाय तथा मकान आवास के लिए जमीन पर्याप्त है। भूतल व्यापार के लिए प्रथम तल तथा द्वितीय तल आफिस, होटल तथा आवास के लिए प्रयोग होता है। मुख्य व्यापार जानसेनगज, जी०टी० रोड, जीरो रोड पर है।

मध्य क्षेत्र

यह भीतरी तथा बाहरी क्षेत्र के मध्य में है। यह पूरा मकानों से भरा है। परन्तु चौड़ी सड़क पर बने होने के कारण कुछ जगहों पर खुला स्थान है। पूर्वी क्षेत्र मुट्ठीगज, साउथ मलाका, दक्षिणी तथा पश्चिमी भाग कल्याणी देवी। दक्षिणी भाग अतरमुडया, अटाला, रोशन खान वाग अस्पताल तथा मिहनाजपुर मुहल्ला। मुट्ठीगज चौड़ी एवं सीधी सड़कों से 19वीं सदी में विकसित हुआ किन्तु कल्याणी देवी, रोशन खान वाग, मिहनाजपुर और साउथ मलाका का विकास इस सदी के दूसरे चरण में हुआ। यद्यपि सभी आवासीय मकान, थोक गल्ला की बाजार, गोदाम और वॉस मण्डी तथा पत्थर की दुकानें इस क्षेत्र में हैं। इस क्षेत्र का पश्चिमी भाग मोतीलाल नेहरू, मनमोहन दास आँख अस्पताल तथा डफरिन अस्पताल है। वहीं पर शहर की सबसे बड़ी सब्जी मण्डी खुल्दाबाद है।

बाहरी क्षेत्र

अधिकतर पिछले 100 वर्ष में इस क्षेत्र में विकास हुआ। शहर के बाहरी क्षेत्र में विकास अनियन्त्रित तथा अव्यवस्थित है। नया सिविल स्टेशन अन्तिम सदी के छठे दशक में बना। बाकी भाग 1900 में बने। यह शहर का बहुत महत्वपूर्ण भाग है। क्योंकि यह शहर की परिधि को सबसे ज्यादा घेरता है। ज्यादातर भाग उत्तर की तरफ है। जो आसामान्य विकसित हुआ। फिर भी यह भीतरी तथा मध्य क्षेत्र को श्रृंखला की तरफ घेरे हुए है। जहाँ तक मकानों के बारे में है यह भीतरी क्षेत्र विल्कुल विपरीत है। यह कुछ भागों में बना है और पार्क तथा खेल के मैदान बहुतायत में है। यद्यपि मकान एक से नहीं है फिर भी अच्छे आवासीय मकान हैं। जमीन का विविध प्रयोग है। जैसे - आवास, व्यवसाय शिक्षा तथा प्रशासन। बड़े क्षेत्रों के कारण एकरूपता असम्भव है। निम्नलिखित उपक्षेत्र मरलतापूर्वक निर्धारित किया जा सकता है।

1. सिविल लाइन, 2. रेलवे कालोनी, 3. पुराना अव्यवस्थित बन्दोवस्त 4. नई नियोजित मुहल्ले, 5. सैनिक छावनी।

सिविल लाइन

प्रारम्भ में अंग्रेजों के लिए बसाया गया। इसके बाद सम्पन्न निवासियों के लिये बने। दक्षिण में रेलवे कालोनी तथा उत्तर में म्योर रोड, पश्चिम में हास्टिंग रोड तथा पूर्व में कमला नेहरू रोड तक फैला है। सीधी तथा चौड़ी सड़कें दोनों वृक्ष पत्तियों में सजे पूरे क्षेत्र को वर्ग तथा आयताकार जो 'ग्रिड प्लान' के नाम से प्रसिद्ध है अच्छे आवासीय भवन सामने पार्क की तरफ लान का स्थान तथा बगीचा जो पार्क का परिदृश्य देता है। आवासीय स्थान के अतिरिक्त उच्च कोटि की दुकानों का केन्द्र जो कैनिंग अलवर्ट रोड पर बसा है। दुकानें विविध प्रकार की हैं जैसे कपड़े, स्टेशनरी, दवायें, आभूषण, फर्नीचर इत्यादि। उपरोक्त के अतिरिक्त उच्चकोटि की सिलाई थी। दुकानें, होटल, जलपान गृह, छाया गृह आदि हैं।

सिविल लाइन में बहुत से सरकारी आफिस जनता के आफिस स्कूल, कालेज, बैंक, बीमा कम्पनी के दफ्तर हैं। बहुत से चर्च तथा अंग्रेजी स्कूल इस स्थान को अंग्रेजियत प्रदान करते हैं। इसके साथ प्रेस वर्क की फैक्ट्री, विद्युत-फैक्ट्री मोटर वर्क से इस क्षेत्र को उद्योग का रंग देते हैं। इस प्रकार सिविल लाइन एक बहुआयामी चरित्र वाला स्थान है।

रेलवे कालोनी

आयताकार रेलवे कालोनी जिमका वडा भाग । 1/4 तक खुशख्वाग मे वडा ताजिया और वी०एन० इंटर कालेज तक फैला है। यह दो फर्लांग चौड़ा उत्तर मे नवाज युसुफ रोड और दक्षिण मे लीडर रोड तक फैला है। यहाँ पर विस्तृत गुडूम रोड, रेलवे वर्क शाप, 30 रेलवे अस्पताल डी०स० तथा इंजीनियरी के आफिस है इसके अतिरिक्त रेलवे कालोनी बहुत मे रेलवे कर्मचारियों की आवासीय समस्या हल करती है। इसके अपने, विद्युत, मफाई की व्यवस्था है। इस प्रकार रेलवे कालोनी मिटी मुख्य तथा मिविल लाइन के बीच साम्कृतिक मेतु है।

पुराना अनियोजित अव्यवस्थित क्षेत्र

शहर का वाहरी क्षेत्र जो एक परिधि पर है अव्यवस्थित रूप मे वसा हुआ है। पुराना कटग पहले एक छोटा गाँव था अब एक बाजार के रूप मे परिवर्तित है कटग की बाजार मास्टर जहीरुल हमन तथा चिन्तामणि घोष रोड पर वसा है। जो चार भागो मे विभक्त करता है। पुराने आवासीय भवनो के ब्लाक पतली एव अव्यवस्थित गलियों सहित पूरी तरह वन चुकी है। पूरव मे कर्नलगज तक है और उसी तरह है इसमे विश्वविद्यालय तथा कचहरी प्रमुख मस्थान है। दागगज जो एक पुराना अर्द्धशहरी मोहल्ला जो गंगा के किनारे ऊँचाई पर वसा है। इस क्षेत्र का जल निकाम बहुत उत्तम है। इसी क्षेत्र मे सगम है जहाँ लाखो लाख लोग धार्मिक तीर्थ यात्रियों को डुवकी लगाने का मौभाग्य प्राप्त होता है। यहाँ पर पन्डा या परागवाला ज्यादा निवासी है। पुराने मकान भीड़-भाड़ घने मकान अधिकतम है। बाजार दारागज रोड पर तथा जी०टी० रोड पर है। पक्का घाट नहीं है क्योंकि गंगा का बहाव तथा धारा निश्चित नहीं है। कीडगज दूसरा मुहल्ला है जहाँ मकान नियोजित रूप से नहीं है। रेलवे के किनारे इसे शहर से अलग करते हैं। त्रिवेनी तथा शकर लाल भार्गव रोड मुख्य बाजार है। भीतरी मुहल्ला पतले एव अव्यवस्थित गलियों तथा गिरते हुए मकानो मे भरा पड़ा है। कीडगज गृह लघु उद्योग का केन्द्र है। यहाँ वेत, वॉस, फर्नीचर, दियासलाई, खिलौने तथा उत्तर प्रदेश के उद्योग विभाग के निदेशक कार्यालय तथा वेत उद्योग सहकारी समिति एव इलाहाबाद सहकारी उद्योग सोसाइटी लिमिटेड है।

नया नियोजित क्षेत्र

1900 सदी से विकास इस क्षेत्र मे हो रहा है। लूकरगज तथा जार्ज टाउन 1910 के आस-पास विकसित हुए। किला रोड पर टैगोर टाउन, जार्ज टाउन का विकसित रूप है उसी के पास दरभंगा कालोनी, एलनगज है जबकि

नया कटग, ममफोर्डगज पुराने कटग के उत्तर में है। जी०टी० रोड तथा उत्तर पूर्व रेलवे के त्रिकोण पर कुछ नई वस्तियाँ विकसित हो रही हैं। शहर का दक्षिणी भाग बिल्कुल नई आवादी द्वारा बँट रहा है। इसमें मुल्तानपुर भावा, गिफ्टी इन्डस्ट्री कालोनी, दक्षिणी आवास योजना है। बाहरी क्षेत्र में खुलापन के कारण पार्क, स्कूल, छात्रावास, खेल के मैदान अच्छे हैं।

सैनिक छावनी

6.4 वर्ग में फैला 3 सैनिक छावनी इलाहाबाद में है। किला छावनी 13 वर्ग मील पुरानी सैनिक छावनी 19 वर्गमील नयी सैनिक छावनी 32 वर्ग मील में है। ये सभी शहर के बाहरी भाग में हैं। पुरानी छावनी नगर पालिका के लिए बाधक है। और विकास के लिए उत्तरी बाहरी क्षेत्र के लिए बाधक है। कोटि की छावनी किले में है और बहुत कम मिपाही रहते हैं। परन्तु नई छावनी खेती फार्म, मिलिटरी बैरक इत्यादि बड़े क्षेत्र में है।

अर्द्धशहरी क्षेत्र

बाहरी क्षेत्र के आगे अर्द्ध शहरी गाँवों का क्षेत्र मेखला की तरह घेरे हैं। यह उत्तरी पश्चिमी क्षेत्र में शहर में फैला है। 2.4 वर्ग मील जी०टी० रोड के दोनों तरफ फैला है। टैगोर टाउन तथा दारागज के पास भी अर्द्धशहरी क्षेत्र हैं इसे शहरी ग्रामीण मन्थि कह सकते हैं। भूमि ग्रामीण उपयोग में है सामाजिक तथा आर्थिक स्थित शहरी हैं। यह क्षेत्र पूर्ण रूप में शहर में विलीन नहीं हुआ है। राजापुर, वेली, छोटा बघाडा, दरियाबाद शहर में विलीन है तथा शहर के हिस्से हो गये। बड़ा बघाडा, मेहदौरी, निकौली, गंगा के किनारे 10 से 20 फीट ऊँचाई पर बसे हैं। जो बाढ़ की पहुँच से बाहर हैं। ये कठार की भूमि जोतते हैं तथा अच्छी रबी की फसल लेते हैं। यमुना के निकट शहर के द०प० दरियाबाद मिरानपुर तुलसीपुर, रसूलपुर, सदियापुर, नुरुल्लारोड के पश्चिम जी०टी०रोड के द० ससुर खदेरी नदी की भूमि पर खेती होती है। सभी खेती तथा पशुपालन करते हैं। कुछ लोग शहर में काम करते हैं। इस अर्द्ध शहरी क्षेत्र में शहर को मजदूर, कुली, रिक्षा चालक, ट्राली चालक, ठेले वाले मिलते हैं। इसके अतिरिक्त हरी सब्जियाँ, दूध, घी, मौसमी फल तथा ईंटों के भट्टे आदि मिलते हैं। इस प्रकार अर्द्ध शहरी क्षेत्र सेवा शहर से भिन्न है। यह आश्चर्य है कि यह क्षेत्र म्यूनिसिपल क्षेत्र है और सुविधा प्रदान करता है परन्तु विजली परिवहन सेवाओं से वंचित है।

अपवाह तंत्र

शहर गंगा जलोढ मैदान में स्थित है। शहर की सामान्य स्थलावृत्ति समतल है इसकी समुद्रतल से औसत ऊँचाई 90 मी एव अधिकतम 96 मी० है। शहर तीन ओर से गंगा एव यमुना नदी से घिरा हुआ है। गंगा नदी पूर्व उत्तर में तथा दक्षिण की ओर यमुना नदी है। मासिक वर्षा लगभग 48 मिमी (अप्रैल) से लेकर 333.4 मिमी (अगस्त) होती है। अधिकतम वर्षा जून से सितम्बर तक होती है। जिसमें सबसे अधिक वर्षा अगस्त में होती है।

शहर का केन्द्रीय भाग ऊँचे स्तर का है। शहर का एक भाग उत्तर एव उत्तर पश्चिम में गंगा की ओर ढालू है। जबकि शेष भाग दक्षिण में एव पूर्व में क्रमशः यमुना नदी एव गंगा नदी की ओर ढालू है। कानपुर रोड से होकर शहर को विभाजित करने वाली वाटरशट लाइन मानी जा सकती है।

दा मिट्टी के वाध जिनके नाम बख्शी वॉध एव वेनी वॉध है जो सम्राट अकबर द्वारा बनवाये गये हैं। ये वॉध न केवल गंगा की धारा से अपरदन को रोकती हैं, बल्कि शहर को बाढ़ से बचाती भी हैं। यमुना नदी की ओर तट ऊँचा है। अतः इसके किनारे पर वॉध नहीं बनाया गया है। लेकिन 1948 में यमुना नदी के बाढ़ का पानी दो छोटे वॉध लोक निर्माण विभाग द्वारा बनाये गये। पुनः वर्षा 1978 में यमुना नदी का जल स्तर 88-04 मीटर तक पहुँच गया जो अपने पूर्व में 1975 को 87.98 मी० के रिकार्ड स्तर से अधिक था। इस स्थिति में शहर को बचाने के लिए सभी नदियों के तट को ऊँचा एव मजबूत करने की आवश्यकता पर जोर दिया है।

भीषण वर्षा के समय शहर का पानी निम्नलिखित मौजूद प्राकृतिक नालों से होते हुए दोनों नदियों में गिरता है।

- (1) घाघर नाला
- (2) चाचर नाला
- (3) मोरी गेट नाला
- (4) मोरी गेट नाला
- (5) राजापुर नाला
- (6) मम्फोर्डगज नाला

वर्तमान व्यवस्था

डलाहाबाद में निम्नलिखित स्थानों पर चार स्थाई वर्षा जल (स्ट्रॉम वाटर) पम्पिंग स्टेशन हैं जो वर्षा जल को पम्प करती हैं। (चित्र संख्या 18-19)

सारणी नं० 1

क्रम संख्या	पम्पिंग स्टेशन	पम्पों का विस्तृत विवरण	टिप्पणी
1	मोगीगेट (1)	30 क्यूसेक के- 3 पम्प	विद्युत चालित
	(2)	10 क्यूसेक - 1 पम्प	विद्युत चालित
	(3)	10 क्यूसेक - 7 पम्प	डीजल चालित
2	वर्खीवोँध (1)	30 क्यूसेक - 3 पम्प	विद्युत चालित
	(2)	10 क्यूसेक - 5 पम्प	डीजल चालित
3	चाचर नाला (1)	20 क्यूसेक - 1 पम्प	विद्युत चालित
	(2)	10 क्यूसेक - 4 पम्प	डीजल चालित
	(3)	5 क्यूसेक - 4 पम्प	डीजल चालित
4	मम्फोर्डगज (1)	5 क्यूसेक - 1 पम्प	अस्थायी पम्प
	(2)	10 क्यूसेक - 2 पम्प	प्रत्येक वर्ष स्थापित किये जाते हैं।

शहर के अपवाह तंत्र के सुधार के लिए नगर निगम के द्वारा वर्ष 1991-92 में 141 00 लाख रुपया का कार्य कराया गया।

अब तक कराये गये सभी कार्य शहर में जल भराव की समस्या को प्रयाप्त रूप से नहीं पूरा कर पाते अतः उपलब्ध कम ससाधनों के उचित उपयोग के लिए एक विस्तृत अपवाह तंत्र की योजना विभिन्न चरणों में लागू करने की आवश्यकता है।

नीचे दी गई सारणियों में प्रस्तावित कार्य एवं लागत का विवरण दिया गया है।

प्रथम चरण

सारणी नं० 2

क्रम संख्या	कार्य का विवरण	लागत (लाख रुपये में)
1	वेनी वॉध की ओपनिंग की पुन रचना	70 00
2	भारी वर्षा जल पम्पिंग स्टेशन और मारीगेट पर नये स्यूलीसगेट	90 00
3	मोरीगेट पर भीषण वर्षा जल पम्प	100 00
4	विद्युत वितरण लाइन	50 00
5	जवाहर लाल नेहरू रोड के किनारे-किनारे रेलवे लाइन के नीचे की ओपनिंग की पुन रचना	65 00
6	मोरी नाला और अल्लापुर जलग्रहण क्षेत्र में नाले की मरम्मत	400 00
योग =		425 00

द्वितीय चरण

1	मम्फोर्डगज में पम्पिंग स्टेशन, पम्पिंग प्लाट एवं अन्य आवश्यक कार्य	140 00
2	राजापुर में पम्पिंग स्टेशन, पम्पिंग प्लाट एवं अन्य आवश्यक कार्य	990 00
3	चाचर नाला में पम्पिंग स्टेशन, पम्पिंग प्लाट एवं अन्य आवश्यक कार्य	100 00
4	गेट नं० 9 में पम्पिंग स्टेशन, पम्पिंग प्लाट एवं अन्य आवश्यक कार्य	45 00
5	गेट नं० 13 में पम्पिंग स्टेशन, पम्पिंग प्लाट एवं अन्य आवश्यक कार्य	35 00
योग =		410 00
महायोग =		835 00

प्रस्ताव के प्रथम चरण को सबसे अधिक प्राथमिकता देनी होगी, क्योंकि इससे शहर का लगभग 36% भाग लाभान्वित होगा। इन कार्यों के पूरा होने पर अठलापुर एवं टैगोर टाउन क्षेत्र के कई वर्षों की अपवाह की समस्या मुलझ जायेगी। और ये क्षेत्र वर्तमान जल अस्वास्थ्य कर वातावरण से मुक्ति मिल जायेगी।

द्वितीय चरण को प्रस्तावित कार्य भीषण वर्षा के समय जब नदियाँ उफान डर होती है। कुछ महत्वपूर्ण स्थान जैसे-गजापुर, मम्फोर्डगज, वलुआघाट, कटघर, चौखण्डी, यमुना किनारे को डूबने से बचाने के लिए आवश्यक है। चूँकि यह स्थिति कभी-कभी आती है। अतः ये कार्य दूसरी प्राथमिकता पर होनी चाहिए और इन्हे धन की उपलब्धता को देखते हुए मामान्य कार्यक्रमों में लिए जाने चाहिए।

ड्रेनेज व्यवस्था की आवश्यकता

- 1 नगर में वर्षा ऋतु में होने वाले जल भराव का सुनियोजित ढंग में निस्तारण
- 2 जल जमाव से उत्पन्न होने वाली बीमारियों से बचाव।
- 3 नगर के वातावरण को दूषित होने से बचाना।

ड्रेनेज की वर्तमान व्यवस्था:

वर्षा के दिनों में नगर के बरसाती पानी की स्थाई एवं अस्थायी पम्पिंग स्टेशन तथा छ मुख्य नालों में निकालने की व्यवस्था है।

सारणी न० 3

क्रम सं०	पम्पिंग स्टेशन	डीजल चालित पम्पिंग प्लाण्टों की सं० एवं क्षमता	विद्युत मोटर चालित पम्पिंग प्लाण्टों की संख्या एवं क्षमता	विद्युत एवं डीजल चालित पम्पिंग प्लाण्टों की कुल क्षमता	गेट बन्द होने का तेबिल (मीटर)
1	2	4	3	5	6
स्थायी पम्पिंग स्टेशन					
1	मोर्ग गेट	10 क्यूसेक x 7 नग	10 क्यूसेक x 3 नग	105 क्यूसेक	81 37
			5 क्यूसेक x 1 नग		
2	चाचर नाला	10 क्यूसेक x 4 नग	20 क्यूसेक x 1 नग	85 क्यूसेक	83 10
		5 क्यूसेक x 5 नग			
3	वख्शीवॉध	10 क्यूसेक x 5 नग	30 क्यूसेक x 3 नग	140 क्यूसेक	गेट नहीं है।
4	ममफोर्डगज	10 क्यूसेक x 2 नग		35 क्यूसेक	84 00
		5 क्यूसेक x 3 नग			
स्थायी पम्पिंग स्टेशन					
1	गेट न० 9	5 क्यूसेक x 1 नग	3	8 क्यूसेक	82 70
		क्यूसेक x 1 नग			
2	गेट न० 12	5 क्यूसेक x 2 नग	—	10 क्यूसेक	81 90
3	ई०सी०सी०	1 क्यूसेक x 2 नग	—	3.5 क्यूसेक	82 70
		0 75 क्यूसेक x नग			
4	गेट सं० 1 से 5	2 क्यूसेक x 2 नग	—	9 क्यूसेक	82 70
		1 5 क्यूसेक x 1 नग			
		1 क्यूसेक x 2 नग			
		0 75 x 2 नग			

सारणी नं० 4

(ब) वर्षा ऋतु में जल जमाव से प्रभावित इलाहाबाद नगर के क्षेत्र।

क्रम संख्या	क्षेत्र का नाम
1	टैगोर टाऊन
2	जार्ज टाऊन (आशिक)
3	हाशिमपुर (आशिक)
4	चौखण्डा
5	खलासी लाईन
6	कृष्णा नगर (त्रिवेणी रोड तक का क्षेत्र)
7	रामवाग (मेन रोड)
8	तालाव नवलगाय
9	वाघम्वरी रोड
10	लेवर चौराहा
11	मटियारा रोड
12	सोहवतियावाग (त्रिपाठी कालोनी तथा नई वस्ती)
13	कूपर रोड
14	स्ट्रैची रोड
15	लूकरगज प्ले ग्राउण्ड
16	लीडर रोड
17	सूरजकुण्ड
18	वेली कालोनी (गाँव)
19	राजापुर नेवादा

नगर में समुचित व्यवस्था न होने का कारण

- 1 शहर के खुले क्षेत्र तथा तालाबों को पाट दिया जाना।
- 2 सीमित वित्तीय ससाधनों के कारण क्षतिग्रस्त नालों की मरम्मत एवं सफाई का अभाव।
- 3 नवनिर्मित आवासीय कालोनियों में ड्रेनेज को समुचित व्यवस्था का न होना।

नियोजन:

सारणी नं० 5

नगर के पूरे क्षेत्र को छ स्टार्म वाटर जोन में बाँटा गया है जो पम्पिंग स्टेशन के नाम से जाना जाता है। प्रत्येक जोन के कैचमेन्ट एरिया, डिस्चार्ज तथा रेनफाल का विवरण नीचे तालिका 5 में दिया गया है।

क्र०	पम्पिंग स्टेशन के नाम	कैचमेन्ट एरिया हेक्टेयर में	रेनफाल मिमी० प्रतिघण्टा	डिस्चार्ज जिसके पम्पिंग की आवश्यकता है। (क्यूसेक)
1	मोर्ग गेट	1279	12	19
2	मम्फोर्डगज	259	12	4
3	गजापुर	184	12	2 9
4	चाचर नाला	127 5	12	1 9
5	गेट न० 9	56 7	12	0 85
6	गेट न० 13	16 2	12	0 24

द्वितीय चरण :

क्र० स०	कार्य का विवरण	लागत (रुपये लाख में)
1	मम्फोर्डगज में पम्पिंग स्टेशन तथा तत्सम्बन्धित कार्य।	60 00 80 00 140 00
2	राजापुर में पम्पिंग स्टेशन तथा तत्सम्बन्धित कार्य।	40 00 50 00 90 00
3	चाचर नाला पर पम्पिंग स्टेशन तथा तत्सम्बन्धित कार्य।	55 00 45 00 100 00
4	गेट न० 9 पर पम्पिंग स्टेशन तथा तत्सम्बन्धित कार्य।	15 00 30 00 45 00
5	गेट न० 13 पर पम्पिंग स्टेशन तथा तत्सम्बन्धित कार्य।	20 00 15 00 35 00
		<u>योग = 190 00 220 0 410 00</u>

अध्याय - 2

विधितंत्र

विकसित देशों में जनसंख्या की वृद्धि तथा विभिन्न मानवीय क्रियाओं में वृद्धि के फलस्वरूप नगरीकरण तीव्र-गति में बढ़ रहा है। जिसमें दो प्रवृत्तियाँ स्पष्ट दिखती हैं।

- 1 नगरों के आकार में वृद्धि इसका कारण नगर में जनसंख्या वृद्धि दर तथा ग्रामीण नगरीय प्रवास है।
 - 2 दूसरी प्रवृत्ति छोटे बाजार आकार तथा क्रियाओं में वृद्धि द्वारा नगरों का रूप ले लेते हैं।
- नगर पृथ्वी पर एक सांस्कृतिक भू-दृश्य होते हैं जो कार्यात्मक इकाई हैं।

फंक्शनल यूनिट (Functional Unit) जिसका अस्तित्व एवं विस्तार मानव इच्छा पर निर्भर करता है। नगर भू-दृश्य को Townscape टाउन स्केप आज नगर पृथ्वी की सतह पर सर्वाधिक परिवर्तित होने वाले भू-दृश्य हैं जिसका कारण इनमें कार्यात्मक विविधता जैसे - द्वितीय क्रियाएँ - शिक्षा, परिवहन राजनीति इत्यादि हैं।

नगर के अध्याय को नगरीय विज्ञान Urbanology कहा जाता है। जिसके दो पहलू होते हैं।

- 1 नगर की आकारिकी जिसके अन्तर्गत नगर के पक्षे निर्मित भवनों एवं पक्षी सड़कों का अध्ययन किया जाता है।
- 2 नगरीय क्रियाएँ जिसके अन्तर्गत द्वितीय क्रियाएँ, विनिर्माण क्रियाएँ, परिवहन, व्यापार, बाजार, शिक्षा इत्यादि का अध्ययन किया जाता है।

उपरोक्त दोनों क्रियाओं के फलस्वरूप नगर की जलवायु में विशेषता आ जाती है। जो ग्रामीण जलवायु दशाओं में भिन्न होती है। नगर की जलवायु के अध्ययन को सूक्ष्म जलवायु विज्ञान (Micro climatology) या नगरीय जलवायु विज्ञान (Urban Climatology) कहा जाता है। वर्तमान दशक में विश्व स्तर पर जलवायु विज्ञान व्यक्तियों एवं पर्यावरणविदों का ध्यान नगरीय जलवायु के अध्ययन की तरफ अधिक आकृष्ट हुआ है साथ ही विश्व के विभिन्न संगठन भी नगरीय जलवायु के आकड़ों को एकत्रीकरण तथा उनके विश्लेषण पर विशेष बल दे रहे हैं। नगरीय जलवायु के अध्ययन पर विशेष बल के कारण निम्न हैं।

- 1 नगरों में मानव जनसंख्या का सकेन्द्रण
- 2 नगर में मानवीय क्रियाओं की विविधता
- 3 नगरीय जलवायु परिवर्तन एवं पर्यावरण प्रदूषण तथा परिस्थितिकीय असन्तुलन विभिन्न प्राकृतिक एवं मानवकृत आपदाओं से नगरीय भागों में ग्रामीण भागों की तुलना में अधिक जन-धन की क्षति होती है। उदाहरण के लिए चरनोविल घटना, भोपाल गैस कांड इत्यादि।

आज विश्व के नगरे का वायुमण्डलीय पर्यावरण अत्यधिक प्रदूषित हो रहा है।

चार्ल्स डिकिन्स ने ग्रेट ब्रिटेन में औद्योगिक क्रांति के समय नगरीय पर्यावरण प्रदूषण का विवरण प्रस्तुत किया। डब्ल्यू० वाय महोदय ने 1972 में U S A के सिनसिनाती नगरीय क्षेत्र के वायु मण्डलीय धूल का अध्ययन किया। एच०ई० लैण्डमबर्ग महोदय ने 1970 में नगरीय ग्रामीण वायुमण्डलीय पर्यावरण का एक तुलनात्मक विवरण प्रस्तुत किया।

Precipitation characteristics	Chicago	Law Porte	St. Lou's	Tulsa	Urbana
	[In present greater than occurs in rural area]				
Annual Precipitation	5	31	7	8	5
Warmer half year	4	30	NA	5	4
Colder half year	6	33	NA	11	8
Raindays 25-2 5 mm (01-1 in) Annual	6	0	NA	NA	7
Warmer half year	8	0	NA	NA	3
Cold half year	4	0	NA	NA	10
6 25 - 12 5 mm (25 - 50 in) Annual	5	34	NA	NA	5
Warmer half year	7	54	NA	NA	9
Colder half year	0	5	NA	NA	0
Thonder storm days Annual number	6	38	11	NA	7
Summer numbers	13	63	21	NA	17

* These data are suspect due to change in the location of the weather observation station and observer error during the data collection period

NA - data not available

जिसमें उन्होंने विकिरण तापमान प्रदूषण को, मेघाच्छादन, सापेक्ष आद्रता, पवन तथा वर्षण का अध्ययन किया।

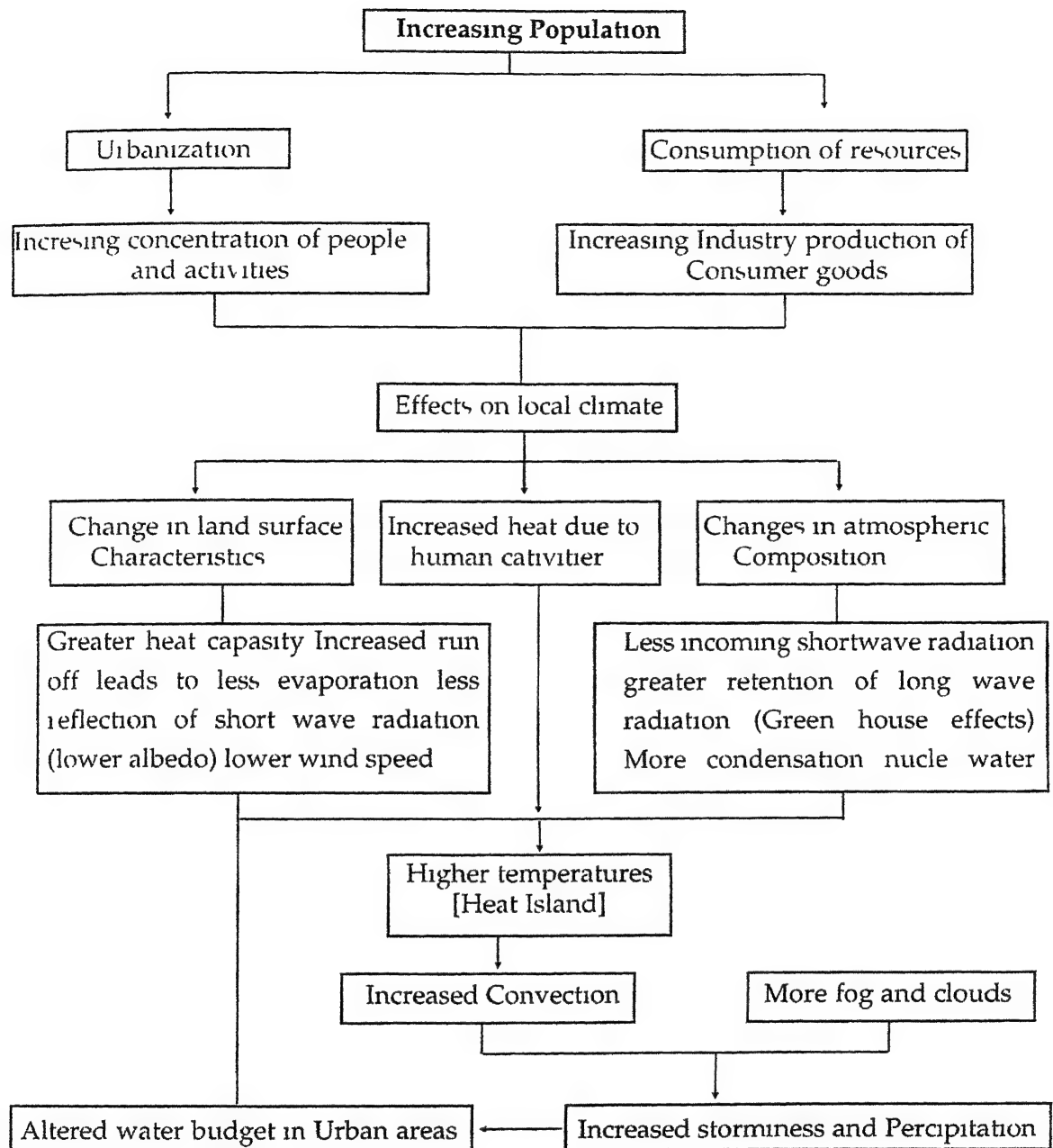
टी० जे० चौसलर महोदय ने 1965 में अपनी पुस्तक में द क्लाइमेट ऑफ लंदन की जलवायु अध्ययन में नगरीय ऊष्मा द्वीप का अध्ययन किया। जे०एम० मिचल ने 1962 में आस्ट्रिया के वियना नगर के तापमान का दैनिक विचलन निकाला। आर० ब्रायसन तथा डब्ल्यू० गॅस महोदय ने 1972 में नगरीय धूल गुम्बद का अध्ययन किया।

जे० टी० पेटर्गमन महोदय ने 1969 में नगरीय शिकागो, लोपोर्ट, मेल्लुई एंव ग्रामीण क्षेत्रों के तुलना, अरवाना वर्णन का तुलनात्मक अध्ययन किया।

आर्० ब्रायसन तथा डब्ल्यू रॉस महोदय ने 1972 में शिकागो नगरीय औद्योगिक ममिक्ष के गर्म प्रदूषित प्लूम के अध प्रवाह का अध्ययन किया। सामान्य रूप में नगरीय क्रियाओं का पर्यावरण पर प्रभाव अग्रलिखित चार्ट द्वारा स्पष्ट है।

स्वतन्त्रता के पश्चात भारत में भी तीव्र गति में औद्योगिक एवं नगरीकरण हो रहा है जिसके फलस्वरूप नये नगर अस्तित्व में आ रहे हैं तथा पुराने नगर लम्बवत एवं क्षैतिज रूप में फैल रहे हैं। भारत में उपोष्ण कटिबन्ध में स्थित नगर गंगा यमुना के संगम पर स्थित हैं। यह इसकी प्रमुख जलवायु विशेषता ही मानसूनी नगर के निर्मित भू-दृश्यो एवं विविध नगरीय क्रियाओं के फलस्वरूप यहाँ की सूक्ष्म नगरीय जलवायु अपने चतुर्दिक ग्रामीण जलवायु में भिन्न है। नगर के क्रमिक विकास चैप्टर 3 को देखने में स्पष्ट होता है कि हाल के वर्षों में नैनी औद्योगिक क्षेत्र का विकास तथा विभिन्न यातायात एवं परिवहन क्रियाओं में तीव्र वृद्धि हुई जिसके फलस्वरूप इलाहाबाद नगर एक 12 लाख जनसंख्या वाला महानगर हो गया जिसका प्रभाव इसके वायुमण्डल पर्यावरण पर पड़ रहा है। नगर के विभिन्न मुख्य सड़कों के सहारे चलने वाले ट्रक, बस, टैम्पो, स्कूटर, मोटर साइकिल इत्यादि विसर्जित धुँएँ के कारण नगर में विभिन्न प्रदूषण रेखाएँ बनीं। ट्रक, बस, टैम्पो एवं रेलवे स्टेशन के ऊपर 15-20 मीटर की ऊँचाई पर धुँएँ, धूल एवं प्रदूषित तत्वों का काला मेघ छाया रहता है जिन्हें प्रदूषण गुम्बद कहा जाता है। प्रदूषण रेखाओं तथा प्रदूषण गुम्बदों के सामूहिक रूप को इलाहाबाद का नगरीय प्रदूषण गुम्बद कहा जाता है। वर्तमान अध्ययन में प्रदूषण जाल एवं गुम्बद के अध्ययन के लिए विभिन्न यातायात के साधनों एवं उनसे विसर्जित प्रदूषक तत्वों की मात्रा का अध्ययन किया गया इसके आधार पर प्रदूषण गुम्बद एवं प्रदूषण रेखा जाल बनाया गया है। ट्रेन, ट्रक, बस तथा अन्य परिवहन के साधनों द्वारा निकाली गई ध्वनि के कारण उत्पन्न प्रदूषण का भी अध्ययन किया गया। नगर के कुछ विन्दुओं पर तापमापी द्वारा तापमान लिया गया। जिसके आधार पर नगर की समताप रेखा का मानचित्र खींचा गया तथा ऊष्मा द्वीप की गणना की गई।

नगर की वृद्धि एवं विकास के अध्ययन के लिए इलाहाबाद नगर महापालिका द्वारा आकड़ा प्राप्त किया गया। जिसमें प्रतिवर्ष भवनो की संख्या में वृद्धि, वार्ड की संख्या में वृद्धि तथा जनसंख्या में वृद्धि के विविध पहलुओं का भौगोलिक अध्ययन किया गया। नगर महापालिका से प्राप्त आँकड़ों के अनुसार नगर के विभिन्न भागों के नगरीय क्रियाओं के मकेन्द्रण का अध्ययन किया गया। जिसके आधार पर विभिन्न नगरीय पेटियो एवं सेक्टर एवं बहुनाभिको का अध्ययन किया गया।



अध्याय-3

इलाहाबाद नगर की वृद्धि एवं विकास

नगर की भौतिक पृष्ठभूमि में वृद्धि

इलाहाबाद की भौतिक पृष्ठभूमि में वृद्धि हो रही है, 1818 में यह नगर 27 वर्ग किमी० था। जोकि बढ़कर 1941-51 में 70 वर्ग किमी० हो गया। वर्तमान समय में इस नगर का क्षेत्रफल 7385 वर्ग किमी० है। जिसमें आवासीय क्षेत्रफल 3195 हेक्टेयर भूमि है। शेष भूमि पर व्यवसाय 186 हेक्टेयर औद्योगिक 486 है, राजकीय कार्यालय 318 हेक्टेयर तथा मनोरजन स्थल आदि की व्यवस्था है। इलाहाबाद के कुल भौगोलिक क्षेत्रफल के 22% भूमि पर बाढ़ का प्रभाव रहता है, अर्थात् 167735 हेक्टेयर भूमि बाढ़ प्रभावित क्षेत्र के अन्तर्गत आती है और जल भराव में प्रभावित क्षेत्रफल 72870 हेक्टेयर है। 1536 00 हेक्टेयर भूमि अभी अपरिभाषित है।

हेवर के अनुसार 'इलाहाबाद नगर प्रारम्भ में केवल यमुना नदी के तट पर ही बसा था, क्योंकि मुगलों ने दिल्ली और आगरा को भी यमुना के तट पर ही बसाया था।' यमुना का किनारा काफी ऊँचा व ढलान पर है और शहर में नदी में तुरन्त पहुँचा जा सकता है। किन्तु कुछ समय पश्चात् कुछ विशेष कारणों से पूरा नगर बसा जिसे नगर के क्षेत्रफल में काफी वृद्धि हुई। ऐसा इस कारण हुआ क्योंकि कटरा गाँव के पास दो छावनियों का निर्माण हुआ। इसके पश्चात् जिला मुख्यालय तथा राजस्व परिषद का केन्द्रीय कार्यालय बना जिसे निर्माण के साथ नगर के क्षेत्रफल तथा विकास में वृद्धि हुई।

स्वतंत्रता प्राप्ति के पश्चात् आवादी में वृद्धि और नगर में उद्योगों व्यवसायों एवं यातायात आदि की प्रगति के कारण नगर में मुख्य रूप से आवासीय समस्या उत्पन्न हो गयी जो निरन्तर जटिल होती जा रही थी, क्योंकि भवनों का निर्माण अपेक्षाकृत कम हुआ था। आवास के अतिरिक्त नागरिक सुविधाओं में भी बहुत कमी आ गयी थी। फलस्वरूप जनता की आर्थिक स्थिति को देखते हुए व्यवसायिक तथा यातायात से सम्बन्धित योजनाओं का कार्यान्वयन किया गया।

1892-97 में 5945 मकान बने थे जो कि सन् 1929-34 में बढ़कर 22756 हो गये इस समय मात्र 6 वार्ड ही बन पाये थे। इस प्रकार स्वतंत्रता के पूर्व मकानों की संख्या में बहुत कमी थी तथा उनका विकास भी बहुत धीमी गति में हो रहा था। लोग कच्चे मकानों में रहते थे। पक्के मकानों की संख्या बहुत ही कम थी। परन्तु स्वतंत्रता के बाद नगर का तेजी से विकास हुआ म्युनिसिपल बोर्ड का दर्जा बढ़ा कर नगर निगम कर दिया। इलाहाबाद की जनसंख्या जो 1901 में 1 72 लाख थी, 1981 की जनगणना में 6 50 लाख और इस समय लगभग 9 लाख से अधिक है।

इलाहाबाद नगर को वर्तमान स्थिति तथा आज में लगभग 50 वर्ष पहले की स्थिति देखने में ज्ञात होता है कि इन 50-60 वर्षों में इलाहाबाद नगर की स्थिति में इतना अधिक विकास हुआ कि पूरी पृष्ठभूमि में ही बदलाव आ गया। जिसका मुख्य कारण रहा जनसंख्या में भारी वृद्धि। इस जनसंख्या की वृद्धि का कारण रहा, जानलेवा बीमारियों पर नियंत्रण, अकाल एवं भुखमरी से रक्षा एवं अन्य सुविधायें। जनसंख्या की इस वृद्धि के कारण नगर में आवासीय क्षेत्र का विस्तार भी तीव्र गति से हुआ। फलतः पूरा नगर धीरे-धीरे मकानों से घिरता चला गया। 1950-60 के दशक में जनसंख्या में तीव्र वृद्धि के कारण लोगों का प्रसार नगर के आन्तरिक तथा उत्तरी भागों की तरफ काफी तेजी से बढ़ने लगा। इन स्थानों पर लोगों ने अपना स्थायी निवास बना लिया जिस कारण इलाहाबाद नगर के चारों तरफ लोगों का प्रसार तथा घनत्व बराबर रहा। समयानुसार कुछ आर्थिक स्थिति ठीक होने के कारण ये लोग अपने मिट्टी के कच्चे घरों के स्थान पर पक्की ईंटों के घरों का निर्माण प्रारम्भ कर दिया। फलस्वरूप नगर में कई मुहल्लों का निर्माण सम्भव हुआ, तथा इलाहाबाद नगर को कई जोन में बाँटे गये। चित्र संख्या 3.1 तथा 3.2 को देखने से ज्ञात होता है कि सन् 1892-97 में केवल 6 वार्ड तथा 7945 मकान थे जोकि वर्तमान में बढ़कर 70 वार्ड एवं 1,25,000 मकान हो गये। (मानचित्र संख्या 3.1)

नगर में इतनी तीव्र गति से मकानों एवं वार्डों के बढ़ने का मुख्य कारण रहा लोगों का नगरों की ओर आकर्षण होना। इसका मुख्य कारण है विभिन्न प्रकार की सुविधायें जैसे- यातायात एवं परिवहन, पानी की सुविधा, विजली, शिक्षा व्यवसायिक क्षेत्रों में वृद्धि, औद्योगिक विकास, राजकीय कार्यालय, चिकित्सालय, विश्वविद्यालय तथा अनेक प्रकार के कार्यालय आदि। सड़क एवं रेलवे लाइन का विकास।

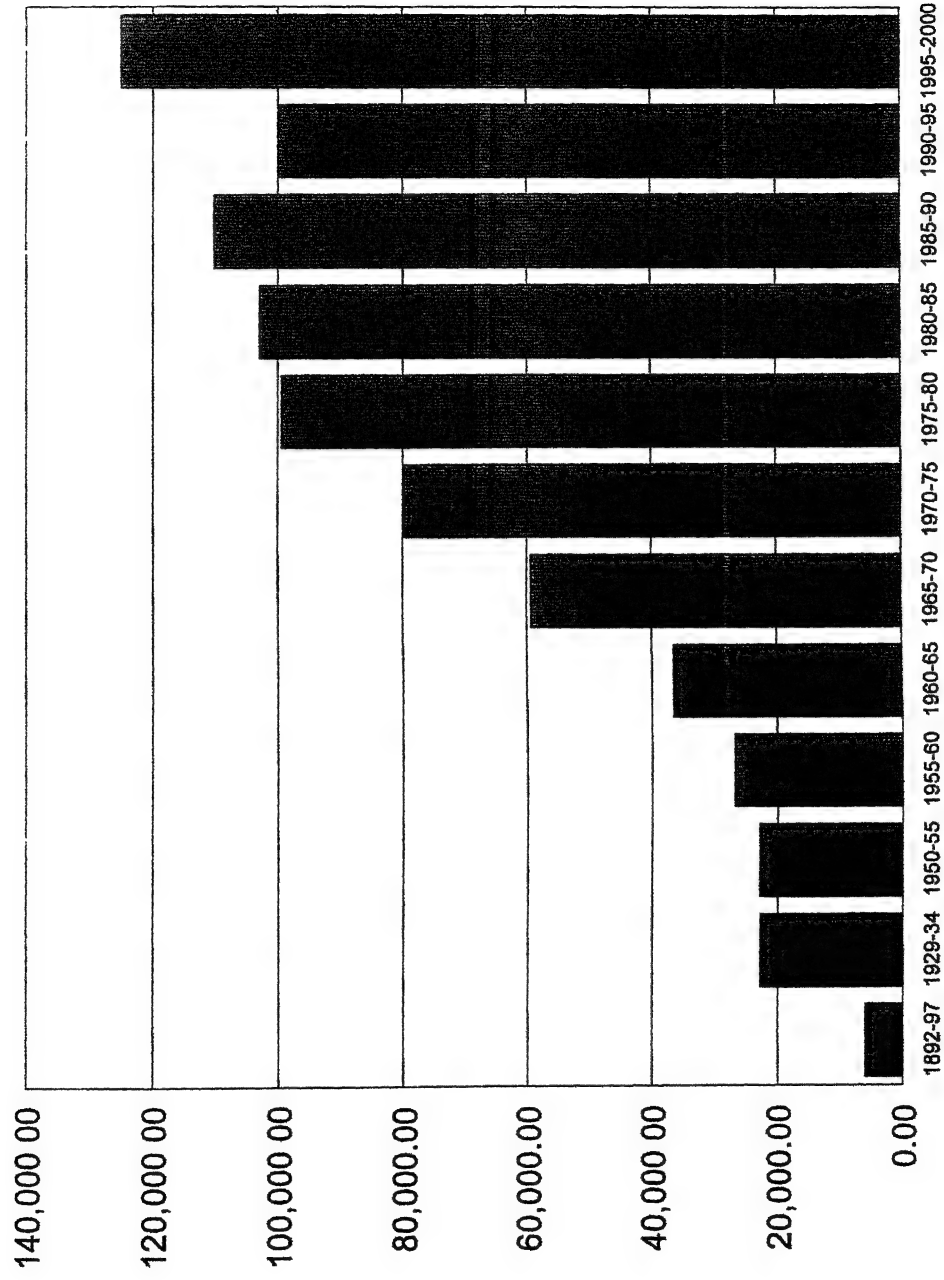
मानचित्र संख्या 3.1 एवं 3.2 को देखने से ज्ञात होता है कि 1892-97 में 6 वार्ड एवं 7945 मकान थे। यह 1929-34 में बढ़कर 22756 मकान हो गये। किन्तु स्वतंत्रता के पश्चात् अर्थात् सन् 1950-55 में वार्डों की संख्या 10 एवं मकानों की संख्या 22839 हो गये। इसी समय से धीरे-धीरे नगरों में लोगों का आवास बढ़ने लगा। 1960 में वार्ड तो सिर्फ 10 रहे किन्तु मकानों की संख्या 26744 हो गई। 1960-55 के इन पाँच वर्षों में एकाएक 27 वार्ड बढ़ गये एवं 36499 मकान हो गये। इस वृद्धि का मुख्य कारण रहा उद्योगों का विकास, यातायात परिवहन एवं विभिन्न प्रकार के राजकीय कार्यालय इन्हीं सब के विकास के कारण गाँवों से शहरों की ओर लोगों का लगातार प्रवास होता रहा और इलाहाबाद नगर का घनत्व बढ़ने लगा। फलतः इसी जनसंख्या जमाव के कारण 1965-70 में वार्डों की संख्या 27 में बढ़कर 40 हो गई एवं इसी के साथ मकानों में भी वृद्धि होती रही। 1965-70 में मकानों की संख्या 59320 1970-75 में 79859, 1975-80 में 99394 एवं 1980-85 में 1,03,000 हो गई। उपरोक्त वृद्धि का कारण रहा इलाहाबाद के दक्षिणी भाग में उद्योगों का तीव्र विकास। इनमें मुख्य हैं कॉटन मिल, चीनी मिल, शीशा

वनाने का कारखाना एवं अनेक प्रकार के कार्यालय जिनमें मुख्यतः इंडियन टेलीफोन इंडस्ट्री एवं COD है। इन सब के विकास के कारण इलाहाबाद के दक्षिणी क्षेत्र में आवासीय क्षेत्र का विस्तार तीव्र गति से बढ़ा विभिन्न प्रकार की कालोनियों के बनने, यातायात की सुविधा, पानी बिजली आदि के कारण इलाहाबाद के नैनी क्षेत्र में जनसंख्या का घनत्व काफी बढ़ गया है। इसी समय इलाहाबाद के आन्तरिक भागों में जनसंख्या का तीव्र गति से घनत्व बढ़ विशेष कर सी०वी०डी० एरिया में जिसका मुख्य कारण रहा व्यवसाय।

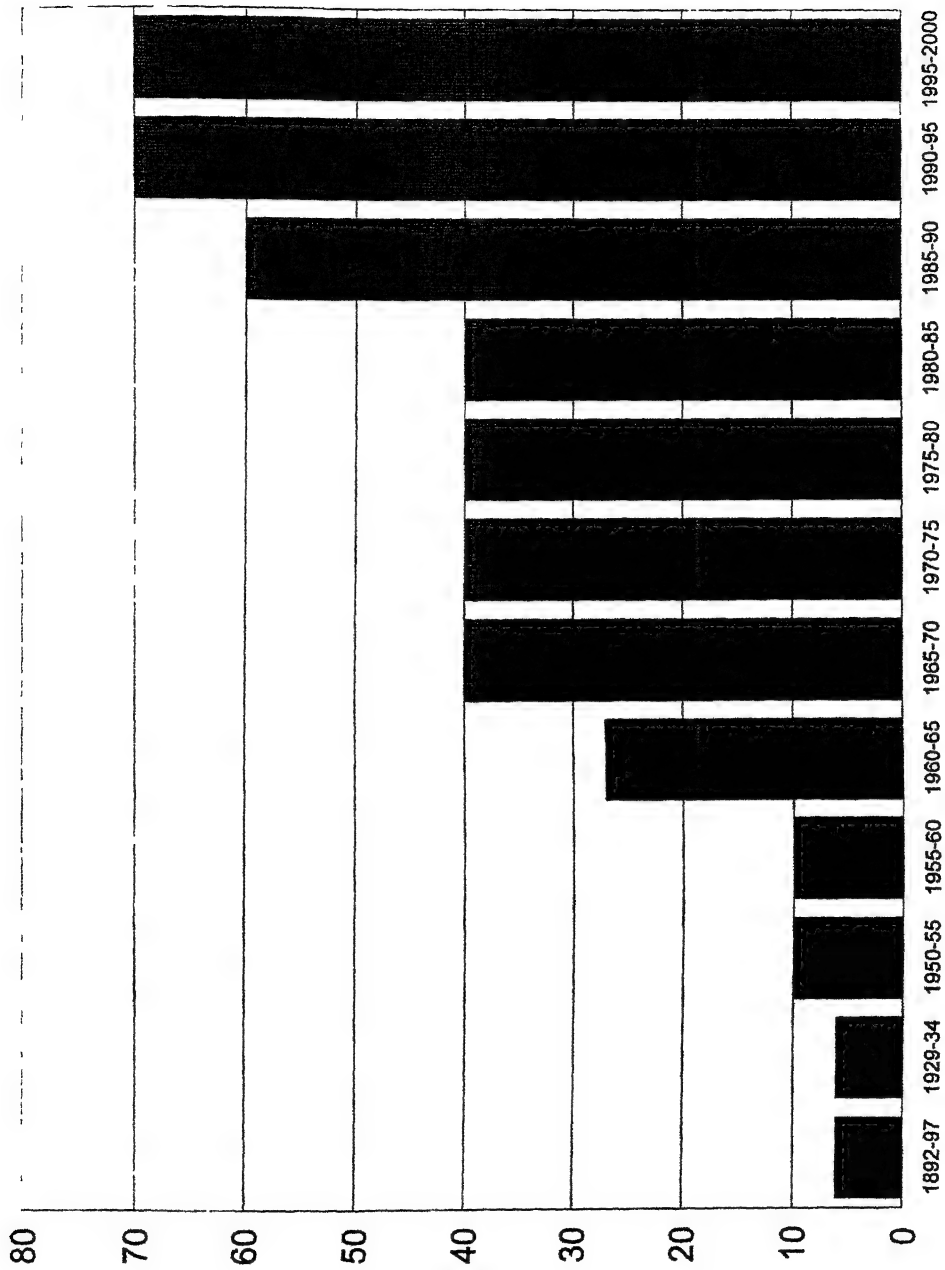
1985-90 में वार्ड की संख्या 40 से बढ़कर 60 हो गई एवं मकानों की संख्या 110278 हो गई इस वृद्धि का कारण रहा इलाहाबाद में शिक्षा का तीव्र गति से विकास विभिन्न स्थानों पर विद्यालय एवं महाविद्यालय का खुलना एवं इलाहाबाद के पूर्वी क्षेत्रों में मुख्यतः झूँसी क्षेत्र में आवास योजनाओं का आवंटन इधर पश्चिमी क्षेत्र में विभिन्न प्रकार की आवास योजनाओं के तहत कालोनियों का आवंटन जिससे इन क्षेत्रों में जनसंख्या का जमाव बहुत ही अधिक हो गया। इन आवासीय योजनाओं के तहत शहर के भीतरी एवं बाहरी भागों में इतनी अधिक संख्या में लोगों का घनत्व बढ़ा कि 1990 एवं 1995 के बीच इलाहाबाद नगर में वार्डों की संख्या 70 हो गई एवं मकानों की संख्या 1,00,000 तक बढ़ गई फलतः 1995 तक पूरे नगर में लोगों का जमाव बहुत ही अधिक हो गया। नगर में विभिन्न प्रकार की सुविधाएँ, व्यावसायिक क्षेत्रों का विकास तो बहुत ही तीव्र गति से हुआ। परिवहन एवं यातायात की सुविधाओं ने तो और भी अधिक बढ़ावा दिया। यातायात के विकास के कारण नगर के एक छोर से दूसरी छोर तक कुछ ही मिनटों में पहुँचा जा सकता है। परिणामस्वरूप पूरा नगर एक महत्वपूर्ण एवं शहर में परिवर्तित हो गया। शहर के आन्तरिक एवं बाहरी भागों में सड़कों के किनारे तरह-तरह के ऊँचे-ऊँचे मकान देखने को मिलते हैं। शहर के कुछ विशेष क्षेत्रों में तो और भी अधिक विकास हुआ है जिनमें मुख्य है सिविल लाइन्स क्षेत्र, टैगोर टाउन, जार्जटाउन, प्रीतम नगर, अशोक नगर आदि।

व्यावसायिक क्षेत्रों में मुख्यतः वैरहना, मुड़ीगज, सूबेदारगज, चौक, कटरा, कोठापार्चा, हिम्मतगज, करेली, खुल्दाबाद आदि क्षेत्र आते हैं यह शहर का आन्तरिक भाग है व्यावसायिक क्षेत्र होने के कारण जनसंख्या बहुत अधिक पायी जाती है एवं घनत्व भी बहुत अधिक है। इन क्षेत्रों में शहर की बहुत बड़ी-बड़ी दुकानें हैं एवं विभिन्न प्रकार के व्यावसायिक कार्य होते हैं। वर्तमान समय में तो जनसंख्या घनत्व के कारण आवासों की संख्या इतनी अधिक हो गई है कि पहले का आकड़ा एवं वर्तमान का आकड़ा देखने से पता चलता है कि इन 60-70 सालों में इलाहाबाद शहर कहाँ से कहाँ पहुँच गया। एक छोटा एवं विरल सा क्षेत्र इतना बड़ा एवं घना आकार का हो जायेगा। (चित्र संख्या 3 2) वर्तमान समय में अर्थात् 1995 एवं 2000 में मकानों की संख्या 1,25,000 एवं वार्डों की संख्या 70 हो गई है कि (चित्र संख्या 3 1 एवं 3 2 देखें)

इलाहाबाद शहर में मकानों की संख्या



इलाहाबाद शहर में वार्डों की संख्या



मानचित्र संख्या 3 2

इलाहाबाद के वार्डों का विवरण

वर्ष	वार्ड सं०	क्षेत्र का नाम	गृहों की संख्या
1996-97	1	न्यू मार्केट बमरौली, लाल बिहारा, बिचले का पुरवा, गयासउद्दीनपुर, अवूबाकरपुर, मुंडेरा वाजार, चक मुंडेरा, अदिश कालोनी चक मुंडेरा, अदिश कालोनी मुंडेरा, मगी हौली।	3467
	2	सुलेमसराय योजना, निर्बल आवास योजना सुलेमसराय, जयन्तीपुर, सुलेमसराय आवास योजना, एम०आई०जी० भोला का पुरा, एल०आई०जी० भोला का पूरा, एच०आई०जी० भोला का पूरा, भोला का पूरा, न्यू एम०आई०जी० सुलेमसराय।	5220
	3	करेली स्कीम, करेली गॉव, पूरा मदारी, बसेनुद्दीनपुर, बेनीगज, कर्बला, चकिया, चकनिरातुल, कसारी मसारी, ओम प्रकाश सभासद नगर (राजरूपपुर) जयरामपुर, सुबेदारगज।	13058
	4	लूकरगज, हिम्मतगज, कालाडाडा, भुसौलीटोला।	1990
	5	खुल्दाबाद, निहालपुर, खुशरूबाग रोड, बाबापुर, लीडर रोड।	1726
	6	सुल्तानपुर भावा, पूरामनोहर दास, नूरुल्ला रोड, तुलसीपुर, गंगागज।	2977
	7	गाडीवान टोला, मिनहाजपुर, दोदीपुर दाराशाह अलीम, लीडर रोड (पार्ट) नूरुल्ला रोड।	1390
	8	शाहगज - सब्जीमण्डी, हमामनालबन्द टोला, ताजिया कला, शाहनूर अलीगज, पान दरीबा, जानसेनगज।	1685
	9	बक्शी बाजार, दायरा शाह उकल, कोल्हन टोला, याकत गज, कोजीगज, दायरा मो० शफी।	1070
	10	अटाला, बैंगनटोला, गुलाबवाडी।	1118
	11	सदियापुर, मीरापुर, करेलावाग, सुल्तानपुर।	3258
	12	दरियाबाद।	2131
	13	मालवीय नगर	1389
	14	मुट्ठीगज, कटघर, बलुआघाट, दरियाबाद (समपार्ट), मालवीय नगर (पार्ट), महावीरन गली।	2519
	15	अतरसुइया, रानीमंडी, अखाडा, मानखा, खुशहाल पर्वत।	1963
	16	नकासकोना, थाना अहमदगज, चौक गंगादास, सराय मीर खों, कोटसगरा टोला, सराय गढ़ी, ठठेरी बाजार।	1061

वर्ष	वार्ड सं०	क्षेत्र का नाम	गृहों की संख्या
17		पानदरीबा (पार्ट) जानसेनगज पार्ट, सिरीसचन्द्र बासु रोड (पार्ट), जौहरी टोला ऊँचा श्यामदास, महाजनी टोला, चाहचन्द, बादशाही मडी (नरायनसिंह नगर), के०पी० कक्कड रोड (पार्ट), हीवेट रोड (पार्ट)।	1332
18		चक ऊँचा मडी, मीरगज, मोहत्सिमगज, त्रिपोलिया, के०पी० कक्कड रोड (पार्ट), हीवेट रोड (पार्ट), शिवचरन लाल रोड (पार्ट) सिरीसचन्द्र बासु रोड (पार्ट)।	1943
19		बहादुरगज, कोठापार्चा, चारुचन्द्र, मित्रा रोड, शहरारा वाग, के०ई० कक्कड रोड (पार्ट), शिवचरन लाल रोड, गोसाई टोला, लकपत राय लेन।	1610
20		मुट्ठीगज	1413
21		वैहराना, क्रास्थवेट रोड, ईदगाह, लाउदर रोड, रामबाग, मलाकराज, आजाद स्कायर, नार्थ मलाका।	2245
22		हेग्सिटन रोड, सरोजनी नायडू मार्ग, आकलैड रोड, इमन रोड, पी०डी० टण्डन रोड, महात्मा गाँधी मार्ग, नवाव यूसुफ रोड, म्योर रोड, नैपियर रोड।	625
23		स्ट्रेची रोड, तेज बहादुर सप्रू रोड, कालविन रोड, क्लाइव रोड, लायल रोड, सरदार पटेल मार्ग, लाल बहादुर शास्त्री मार्ग, स्टैनली रोड, एम०जी० मार्ग पार्ट, पी०डी० टण्डन मार्ग, ताराचन्द्र मार्ग, दयानन्द मार्ग, कपूर रोड, कमला नेहरू रोड, बदलपुर, नवाव युसुफ रोड (पार्ट)	1215
24.			3893
25		स्टैनली रोड (पार्ट), जहूर मास्टर रोड, म्योर रोड (पार्ट), द्वारिका प्रसाद रोड, फकीरगज, मिशन रोड, म्योर रोड (पार्ट), नया कटरा, कटरा स्कीम, बी०के० वनर्जी मार्ग।	1293
26		कर्नलगज, डा० पन्नलाल रोड, दरभंगा, थार्नहिल रोड (पार्ट), मोतीलाल नेहरू रोड पार्ट, सी०वाई० चिन्तामणि रोड (पार्ट), लाउदर रोड (पार्ट)।	1644
27		भक्तियारी, कटरा।	1662
28		नयापूरा निकौली, म्योराबाद, ममफोर्डगज हाउसिंग रोड, स्टैनली रोड (पार्ट), लाजपत राय रोड, रायबहादुर रामचरन रोड, लाला राम नारायन लाल रोड।	2755
29		तेलियरगज, रसूलाबाद, जोधवल, मेहदौरी हाउसिंग स्कीम, ABC, आवटन योजना एवम् कालोनी, एच०आई०जी०, एल०आई०जी०, एम०आई०जी०, एच०आई०जी० रसूलाबाद, शिवकुटी, गडेरियन का पूरा, शिलाखाना।	5713
30		सरायलाला, स्वराज नगर, पूरा गडेरिया, बघाड़ा, सदियाबाद, चांदपुर सलोरी, सलोरी, गोविन्दपुर, चिल्ला, भुलई का पुरवा, शतुरखाना।	7115
31		दारागंज, बक्शीखुर्द, कला।	2878

वर्ष	वार्ड सं०	क्षेत्र का नाम	गृहो की संख्या
	32	वाघम्बरी गद्दी, पूरा पडाइन, मोरी, मीरा गली दारा। 1 से 376 दारागज का कुछ हिस्सा।	2491
	33	अल्लापुर, पूरा दलेल, अलोपीवाग, वाघम्बरी हाउसिंग स्कीम, सोहबतिया वाग, मटियारा, डडिया।	5513
	34	टैगोर टाउन, फतेहपुर विखुवा, एलनगज, चर्चलेन, जवाहरलाल नेहरू रोड, मोतीलाल नेहरू रोड, मदनमोहन मालवीय रोड, वन्द रोड, सर पी०सी० वनर्जी मार्ग।	2040
	35	तुलाराम वाग, मधवापुर, न्यू लस्कर लाइन, ओल्ड लस्कर लाइन, लाउदर रोड, अमर नाथ झा मार्ग, सी०वार्ड० चिन्तामणि मार्ग (पार्ट), मदन मोहन मालवीय रोड (पार्ट), महात्मा गाँधी मार्ग, सोहबतिया मार्ग, 626 से अन्त तक (मकानो की संख्या), लिडिल रोड।	2496
	36	नयी बस्ती, कीडगज, वाई का वाग, तलाव नवल राय।	1769
	37	खलासी लाइन कीडगज, पूरा वन्दी।	1348
	38	चौखडी कीडगंज एवम् पूरा डाकू।	1373
	39	चक रघुनाथ, चक फौजुल्ला, महेवापट्टी, उपरहार, अभय चादपुर, चकलाल मोहम्मदपुर, इन्दललाल पुर चक, महेवा पूर्वी, चकदोदी।	4007
	40	काजीपुर 211 से अन्त तक, पूरा फतेह मोहम्मद, नैनी, नैनी ददरी, न्यू मार्केट, महापालिका खरकौनी, दक्षिणी लोकपुर, चक रघुनाथ, चक दाउद, चक भटाई, जहांगीरा बाद, माधोपुर, भट्टा, दाउदनगर एवम लोकपुर।	4060

1892-97

वर्ष	वार्ड सं०	क्षेत्र का नाम	गृहों की संख्या
1892-1897	(1)	एलवई रोड, वैकरोड, बेली रोड, बन्दरोड, कचेहरी रोड, क्लबरोड, कानपुर रोड, सिटी रोड, सिमेट्री रोड, चर्च रोड, कैनिंग रोड, कोपर रोड, क्लाइव रोड।	407
	(2)	कटरा, कर्नलगज।	1324
	(3)	बहादुरगज चौक, मोहत्सिमगज, शाहगज, शहराराबाग, नूर अलीगज, नालबन्द टोला, गढ़ी, दोदीपुर, गाडीवान टोला, सराय खुल्दाबाद, बदलेपुर, छीटपुर, सरायगढ़ी, नखासकोना, मिन्हाजपुर, शुरुजकुंड, भावापुर, गुरुशाह रोड।	
	(4)	बहादुरगज, सराय मीर खों, ऊँचा रायगंगा प्रसाद खुलहाल पर्वत, अखाडा मानखों, गुजराती मुहल्ला, मीरगज, चौक गंगादास, रानी मण्डी, याकूबगज, चौक वजाजा, कोलहान टोला, अटाला, सराय खुल्दाबाद, काजीगज, कोत्तग्रह टोला।	1820
	(5)	कोठापार्चा, बहादुरगज, मुट्ठीगज, कटघर, खलासीलेन, पूरा डाकू, पूला वल्दी, चौखण्डी, वलुआघाट, नई वस्ती, बाजार कीटगंज।	
	(6)	मोरी, मीरागली, दारागंज, वक्शीखुर्द, वक्शी कला।	2394
1929-1934	(1)	मिशन रोड, मिन्टो रोड, म्योर रोड, पार्क रोड, पायनियर रोड, प्रयाग स्ट्रीट, प्रयाग स्टेशन, क्रीन रोड, स्टैनली रोड, साउथ रोड, स्ट्रेची रोड, थार्नहिल रोड, न्यू कटर, नेपियर रोड, अलबर्ट रोड, वन्दरोड, बेलीरोड, A-बेली रोड, B-बेली रोड, C-बेली रोड, D-शेड वन्द रोड, राम रोड, करन रोड, चर्च रोड, कचेहरी रोड, सिटी रोड, कैनिंग रोड, लायल रोड, सिमेट्री रोड, चर्च रोड, क्लब रोड, कानपुर रोड, कापर रोड, सरकुलर रोड, कालविन रोड, इमन्ड रोड, एलगिन रोड, एडमान्सन रोड, हेसिटन रोड, कटरा रोड, एलबर्ट रोड (लीडर रोड) लाउदर रोड, लायलरोड, लाउदर रोड।	768
	(2)	खण्ड - I वख्तयारी, फकीरेगज, कटरा।	
	खण्ड II	कटरा, कर्नलगज, मऊसरैया।	4791
	खण्ड III	सिलाखाना, सरायलाला, पूरा गडरिया, शिवकोटी, चिल्ला, गोविन्दपुर, सलोरी, चौदपुर सलोरी, करनपुर, एलनगज।	
	खण्ड IV	एलनगंज, बघाडा, सदियाबाद, ढरहरिया, बाग बाबा शीतलदास, मम्फोर्डगज।	

खण्ड V कर्नलगज, राजापुर, बेली, चादमारी।

खण्ड VI म्योराबाद, इसाईबस्ती, नयापूरा, रसूलाबाद, मेहदौरी, जोधवल, तेलियरगज

वार्ड (3)

- | | | |
|----------|--|------|
| खण्ड I | शहरारावाग, मलाका, बादशाही मण्डी, महाजनी टोला, शाहचन्द। | 4483 |
| खण्ड II | चाहचन्द्र, मीरगज, पानदरीबा, जौहरी टोला, ट्रिपौलिया, चक, कूचा शामदास, कोठापार्चा, बहादुरगज। | |
| खण्ड III | बहादुरगज, वदलेपुर, सिटी रोड, ताजिया कला, जानसेनगज, चौक, ठठेरी बाजार, हमाम, सब्जी मण्डी, शाहगज। | |
| खण्ड IV | हैविट रोड, शिवचरन लाल रोड, क्रास्थवेट रोड, लखपत राय, लाउदर रोड, डी० रोड, मोहत्सिमगज। | |
| खण्ड V | दायरा शाह मो० अलीम, दोदीपुर, गढी, नालबन्द, गाडीवान टोला, मिनहाजपुर, सराय खुल्दाबाद, भावापुर। | |
| खण्ड VI | लूकरगज, गोसाई टोला। | |
| खण्ड VII | शाहगज, नखासकोना, सरायगढ़ी, नूरअलीगज। | |

वार्ड (4)

- | | | |
|-----------|---|------|
| खण्ड I | दरियाबाद, मीरापुर, अटाला। | |
| खण्ड II | बहादुरगज, ऊँचामण्डी, सरायमीर खों, मीरगज, अहियापुर। | 7833 |
| खण्ड III | रानीमण्डी, गुजराती, मोहल्ला, कोफ्तगरा टोला, टायरा, शाह गुलाम अली, अतरसुइया, वैदन टोला, कोचलहन टोला। | |
| खण्ड IV | चौक गंगादास, चौक, बजाजा, अखाडीमान खों, खुशहाल पर्वत, कूँचाराय, गंगा प्रसाद, रानी मण्डी। | |
| खण्ड V | अटाला, पूरा मनोहर दास, गगागज, भावापुर, निहालपुर, सदियापुर, रसूलपुर, तुलसीपुर। | |
| खण्ड VI | कोलहन टोला, दायरा शाह अजमल, याकूतगज, अहमदगंज, दायरा मो० शफी, काजीगंज, नखासकोना, बख्सी बाजार। | |
| खण्ड VII | अहियापुर, चौक गंगा दास। | |
| खण्ड VIII | बख्सी बाजार, सुल्तानपुर, खुल्दाबाद, सराय खुल्दाबाद, हिम्मदगज, नई बस्ती, भुसौली टोला, दरियाबाद। | |
| खण्ड IX | तुलसीपुर, काला डांडा, करैलाबाग, करैली, चकनिरातुल, चकिया। | |

खण्ड X चकिया, राजरूपपुर, करबला, वेनीगज, कसारी मसारी, चौकी करामत, पूरा मदारी, एनेउददीनपुर।

वार्ड (5)

खण्ड I वैरहना, तालाब नवसराय, मलाका, ईदगाह, रामबाग। 2181

खण्ड II चौखण्डी, पूरा वल्दी, पूरा ढाकू, खलासी लेन।

खण्ड III बागवाई, कोठापार्चा, बहादुरगज, कटघर, वलुआघाट, मुट्ठीगज।

खण्ड IV खलानी, बाजार कीटगज, वैरहना।

वार्ड (6)

खण्ड I दारागज, वख्सी खुर्द। 2730

खण्ड II बख्शी खुर्द, बख्शीकला, पूरा पडाइन, मटियारा, अलोपीबाग, फतेपुर विछुवा।

खण्ड III हाशिमपुर, मधवापुर, सोहवतिया वाग, अल्लापुर, कैनिंगरोड, फोर्ट रोड, हेमेलटन रोड, लाउदर रोड, सोहवतिया बाग रोड, एफ रोड, लिडिल रोड, मालवीय रोड।

खण्ड IV मोरी, मीरागली, दारागज।

1955 - 60 वार्ड (1)

1304

खण्ड I वी० बेली रोड, सी० बेली रोड, वेली एवेन्यु, लाजपत राय रोड, न्यू कटरा, रायवहादुर, राम चरन दास रोड, नया कटरा, मम्फोर्डगज, मम्फोर्डगज हा० स्कीम, चानमारी, म्योराबाद, नयापूरा, निकौली।

खण्ड II राजापुर, नेवादा, मऊसरैया, मम्फोर्डगज हाउसिंग स्कीम।

वार्ड (2)

701

खण्ड I एलगिन रोड, एडमान्सटन रोड, थार्नहिल रोड, कस्तूरबा गॉंधी मार्ग, म्यो रोड, म्योर रोड, मिशन रोड, स्टैनली रोड, सी०वाई० चिन्तामणि रोड, डा० पन्नलाल रोड, लाउदर रोड, दरभंगा, लाउदर रोड नार्थ, श्री गंगा नाथ झा रोड।

खण्ड II कर्नलगज, बागबाबा, शीतलदास, कमल नेहरू रोड, कैनिंग रोड, सुन्दरलाल हास्टल, म्योर हास्टल, मोतीलाल नेहरू रोड।

- खण्ड I शिवकुटी महादेव, पी०सी० वनर्जी रोड, रामप्रिय रोड, हाजिमपुर, जवाहरलाल, सदियाबाद, प्रयाग स्टेशन, बन्दरोड, नक्स रोड, चर्चलेन, फतेहपुर विछुवा, टैगोर टाउन, जार्जटाउन, कैनिंग रोड।
- खण्ड II हेम्लटन रोड, थानहिल रोड, करनपुर, मोतीलाल नेहरू रोड, लाउदर रोड, अलिफ रोड, लिडिल रोड, मदनलाल रोड, सी०वाई० चिन्तामणि रोड, रसूलाबाद, मेहदौरी।
- खण्ड III नयापुरा निकौली, वेली, राजापुर।
- खण्ड IV सराय, पूरा गडेरिया, गोविन्दपुर, चिल्ला, सलोरी, चादपुर सलोरी, ठरहरिया, वघाडा।
- खण्ड V एलनगज, हासिमपुर, जोधवल, तेलियरगज, शिलाखाना, सराय लाला।

- खण्ड I कूचा श्यामदास, चाहचन्द, गोंधी मार्ग, कमला नेहरू रोड।
- खण्ड II त्रिपोलिया, महाजनी टोला, मीरगज, पान दरीवा, आजाद स्कायर।
- खण्ड III नार्थ मलाका, जानसेनगंज, चौक, वादशाही गज।
- खण्ड IV हैविट रोड, शिवचरन लाल रोड, लखपत राय लेन, क्रास्थवेट रोड, चारुचन्द्र, कामता प्रसाद।
- खण्ड V मोहत्सिमगज, शहरारा बाग, वदलपुर, लीडर रोड।

- खण्ड I लूकरगज, भावापुर, खुशरूबाग।
- खण्ड II लीडर रोड, दोदीपुर, गाडीवान टोला, नूरउल्ला रोड, सराय खुल्दाबाद।
- खण्ड III ठठेरी बाजार, हम्माम, सब्जी मण्डी, चौक, पान दरीबा, ताजिया कला, जानसेनगज।
- खण्ड IV शाहगज, नखासकोना।
- खण्ड V सरायगढ़ी, नूरअलीगज, नालबन्द टोला, दाराशाह, अजमल, गढ़ी, मिनहाजपुर, नूर अलीगज।

- खण्ड I निहालपुर, सुल्तानपुर, पूरा मनोहर दास, गंगागज

- खण्ड II कसारी-मसारी, राजरूपपुर, चकनिरातुल चकिया, करबला, काला डाडा
- खण्ड III करैली, चौकी करामत, एनेउद्दीनपुर करैलाबाग, पूरा मदारी, सदियापुर, रसूलपुर तुलसीपुर
- खण्ड IV वेनीगज, हिम्मतगज, भुसौली तोला भावापुर, पूरामनोहर दास, करैली।

वार्ड (7) 1983

- खण्ड I सुल्तानपुर, नूरउल्लारोड
- खण्ड II तुलसीपुर
- खण्ड III नकासकोना, कोफतरगाटोला अतर सुइया
- खण्ड IV अटाला, खुल्दावाद, सराय, भुसौलीटोला
- खण्ड V अहमदगज, बख्शी बाजार, गुलाव वाडी, अटाला

वार्ड (8) 2820

- खण्ड I चौक गगादास, अरबाडा मान खां, गुजराती मोहल्ला, कूचाराय गंगा प्रसाद अहियापुर
- खण्ड II अहियापुर, खुशहाल पर्वत
- खण्ड III अतरसुइया, बदैन टोला, कोइलहनटोला दायरा शाह गुलाम अली, दायराशाह मो० शफी, दयरामाद अजमल, याकूतगज, कालीगज
- खण्ड IV दरियाबाद
- खण्ड V दरियाबाद, मीरापुर, अतरसुइया, रानीमण्डी

वार्ड (9) 2892

- खण्ड I कोठापार्चा, बहादुरगज, कटघर, नलुआघाट
- खण्ड II कोठापार्चा, बहादुरगज, गोसाई टोला, चक श्रीचन्द बासूरोड, जौहरी टोला
- खण्ड III महाबीरन गली, मुड्डीगज
- खण्ड IV मुड्डीगज

वार्ड (10) 2936

- खण्ड I खलासी लाइन
- खण्ड II बाजार कीडगंज
- खण्ड III तालाब नवलराय, बैरहना, मलाका, रामबाग, ईदगाह

खण्ड IV महात्मा गाँधी मार्ग, लाउदर रोड, पूरा ढाकू, पूरा वल्दी, चौखण्डी

खण्ड V नई बस्ती, वाग बाई

1960-65 वार्ड (1)	329
खण्ड I नार्थमलाका, ताजिया कला, बदलेपुर नदिन रेलवे एरिया, लायल रोड, नवाव युसुफ, कमला नेहरू रोड, हेसटिंगरोड सरोजनी नायडू रोड, स्ट्रेची रोड कूपर रोड, क्लाइव रोड, पी०डी०टन्डन रोड, इमन रोड, कालविन रोड, सरदार पटेल मार्ग, महात्मा गाँधी स्टैनली रोड	
वार्ड (2)	316
खण्ड II रडमान्सटन रोड, एलगिन रोड, थार्नहिल रोड, आकलैंग रोड, सरोजनी नायडू मार्ग स्ट्रेची रोड, लायल रोड, तेजबहादुर रोड एन०के० मुखर्जी रोड, कमला नेहरू, मिन्टो रोड, कूपर रोड, इमन रोड कालविन रोड, पुरुषोत्तम टन्डन रोड, क्लाइव रोड, महात्मा गाँधी मार्ग नेपियर रोड, म्योरोड, सरदार पटेल मार्ग, स्टैनली रोड, हेसिटन रोड म्योर	
वार्ड (3)	1716
खण्ड I नेवादा, नयापूरा निकौली, म्योराबाद, म्योर रोड, मिन्टोरोड, स्टैनली रोड, कस्तूरबा गाँधी मार्ग, सरकुलर रोड, इमन्ड रोड, हेसिट रोड	
खण्ड II मऊ सरैया, बेली, राजापुर	
वार्ड (4)	794
खण्ड IV नया कटरा, लाजपत राय रोड, न्यूकटरा बी-रोड बेली रोड (शाखा) सी-रोड ए०रोड, नटुक कृष्ण बनर्जी रोड, जौहर मास्टर रोड, ममफोर्डगंज रायबहादुर वहादुर चरन दास रोड, मास्टर द्वारका प्रसाद रोड, बेली एवेन्द, लाला राम नरायन राय रोड, स्टैनली रोड, म्योर रोड, मिशन रोड कस्तूरबा गाँधी मार्ग	
वार्ड (5)	1405
खण्ड I वख्खितारी, फकीरागज, कटरा	
खण्ड II कटरा, मिशन रोड, कस्तूरा गाँधी मार्ग	
वार्ड (6)	201
खण्ड I दरभगा, कौंसिल कम्पाउन्ड, डा०पन्ना लाल रोड, सी०वाई चिन्तामणि रोड, लाला राम नारायन रोड, डा० गंगा नाथ झा रोड, मोती लाल नेहरू रोड, कमला नेहरू रोड, नार्थहिल रोड, कैनिंग रोड	
खण्ड II कर्नलगंज, बाबा बाग शीतल दास, लाउदर रोड	

वार्ड (7)	2411
खण्ड I2	सलोरी, सदियाबाद, शतुरखाना
खण्ड II	फाफामऊ ग्राम, फाफामऊ बाजार
खण्ड III	शिवकुटी महादेव, सराय लाला, तेलियरगज, चोंदपुर सलौरी, सिलाखाना
खण्ड IV	जोधवल, मेहदौरी, गोविन्दपुर, पूग गडेरिया, रसूलाबाद, चिल्ला, भुलई का पूरा
वार्ड (8)	1303
खण्ड I	बन्धरोड, पी०डी० बनर्जीरोड, एलनगज, हाशिमपुर, चर्चरोड, मोतीलाल नेहरू रोड, जवाहर लाल नेहरू रोड, लिडिल रोड, ए रोड लिडिल रोड, प० मदन मोहन मालवीय रोड, हेमिल्टन रोड, महात्मा गाँधी रोड, थार्नहिल रोड, सी०वाई चिन्तामणि रोड लाउदर रोड
खण्ड II	बघाडा, ढरहरिया, कटनपुर, हाशिमपुर प्रयाग स्टेशन रोड, नकसलरोड, रामप्रिया रोड, फतेहपुर बिहुवा, टैगोर टाऊन
वार्ड (9)	1228
खण्ड I	मुहत्तसिमगज, शहरारा वाग, आजाद स्कलयर
खण्ड II	गोसाई टोला, चाहचन्दमित्रा रोड, क्रास्थवेट रोड, लाउदर रोड, हेवितरोड, शिवचरन लाला रोड, ईदगाह
वार्ड (10)	1647
खण्ड I	बहादुर गज
खण्ड II	लखपत राय रोड, कामता प्रसाद कक्क रोड गिरीश चन्द्र, वासूरोड, कोणापार्या मीरगज, चक
वार्ड (11)	1243
खण्ड I	ट्रिपोलिया, जौहरी टोला, महाजनी टोला कूचा श्याम दास, चाहयन्द, जानसेनगज, पान दरीबा, चौक
खण्ड II	वादशाही मन्डी, लीडर रोड
वार्ड (12)	1320
खण्ड I	शाहगज, लीडर रोड
खण्ड II	ठठेरी बाजार, हम्माम, नालबन्द टोला नूरअली गंज, सब्जी मण्डी, गढी

वार्ड (13)	1339
खण्ड I	गाडीवान टोला, अहमदगज, नखासकोना कोफ्तगरा टोला, याकूतगज, दायरा मो० शफी, दायरा मो० अलीम नूरउल्ला रोड, कोतवाली लीडर रोड
खण्ड II	गढ़ी, मिनहाजपुर, दोदीपुर, गाडीवान टोला
वार्ड (14)	1079
खण्ड I	लूकर गज, खुशरूबाग, लीडर रोड
खण्ड II	खुल्दाबाद, गगागज, निहालपुर, मराय खुल्दाबाद भावापुर, नुरउल्ला रोड
वार्ड (15)	2683
खण्ड I	चक मुडेरा, अछूत कालोनी चक मुडेरा पेगहठ, चक पोगहठ, न्यूमार्केट, वम्हरौली मोनारकपुर कोटवा, लाल बिहारा, स्वादिया अछूद कालोनी मोहम्मदपुर, ताडबाग, उमरपुर नीवा, रमन का पुरबा, भोला का पुरवा, नगी हौली
खण्ड II	धूमनगज, जयन्तीपुर, हरवारा
खण्ड III	कधईपुर, मीरापट्टी, अबूवकट पुर, गयास उद्दीनपुर
खण्ड IV	सुलेमसराय
वार्ड (16)	946
खण्ड I	भुसौली टोला
खण्ड II	सुबेदारगज, कसारी भसारी, कालनडान्डा चौक करामत, ऐनउद्दीनपुर, पूरामदारी हिम्मतगंज
वार्ड (17)	1646
खण्ड I	रसूल, करैली बाग, सदियाबद
खण्ड II	तुलसी पुर
खण्ड III	नूरुल्लापुर
वार्ड (18)	1200
खण्ड I	काजीगज, कोचलहन टोला वैदन टोला, दायरा शाह, अजमल बख्शी बाजार
खण्ड II	गुलाब बाडी, अटाला, नूरउल्लारोड

वार्ड (19)	1773
खण्ड I	खुशहाल पर्वत, दायर शाह गुलाम अली
खण्ड II	अतरमुइया
खण्ड III	गनीमडी, बजाजा, चौक गंगादास, गुजराती मुहल्ला, अरवाडा मानसिह कूया राय गंगा प्रसाद
वार्ड (20)	1514
खण्ड I	मीरापुर
खण्ड II	दरियाबाद
वार्ड (21)	1646
खण्ड I	ऊचा मडी, मालवीय नगर
खण्ड II	मघमना मालवीय नगर, सराय मीर खॉ
वार्ड (22)	1107
खण्ड I	महावीर गली, मुट्टीगज
खण्ड II	मुट्टीगज
वार्ड (23)	1967
खण्ड I	पूरावल्दी, नई बस्ती
खण्ड II	चौखण्डी
खण्ड III	पूरा ठाकू, खलासी लाइन
वार्ड (24)	1370
खण्ड I	बैरहना, मलाका, तलाब नक्तराय वार्ड का बाग
खण्ड II	कृष्ण नगर, राम बाग
वार्ड (25)	1228
खण्ड I	सोहवतिया बाग, ओल्ड लस्कर लाइन
खण्ड II	पूरा दलेस, न्यूलस्कर लाइन, मधवापुर, तुलारामवाग

वार्ड (26)	1436
खण्ड I दारागज	
खण्ड II मोरी, मीरागली, बसकी कला	
वार्ड (27)	1778
खण्ड I दारागज	
खण्ड II चक लाल मोहम्मद, खरकौनी माधोपट्टी चक रघुनाथ	
खण्ड III जहागीराबाद, माधोपुर, जेल आराजी दक्षिण लोकपुर, महेवा पट्टी, चक भटाई न्यू कालोनी, अभय चौदपुर	
खण्ड IV लोकपुर, पूरा फतेह मुहम्मद चक कटाई, नैनी दहरो न्यू मार्केट काजीपुर, दाफूद नगर, चक दाउद नगर	
1965-70 वार्ड (1)	1610
खण्ड I नीम सराय, बेगम सराय, निचले का पुरवा, आवूबकर पुर, ग्यास उद्दीनपुर	
खण्ड II अछूत कालोनी, चक मुडेरा, अछूत कालोनी चक मुडेरा, न्यू मार्केट बमरौली, मुबारक पुर, कटवा, मगी हौली, मुडेरा ग्राम लाल बिहारा, चक मुडेरा, कन्चईपुर मीप पढरी	
वार्ड (2)	336
भोला का पुरवा, जयन्तीपुर	
वार्ड (3)	7484
खण्ड I चकिया, करैली, चकीनरातुल, राजरूपपुर, करबला, दीनीगज	
खण्ड II कला मे मरुनी, सुबेदारगंज, पूरा मदारी, चौकी करामत, ऐनउद्दीनपुर जैरामपुर, करैली स्कीम	
वार्ड (4)	935
लूकरगंज, हिम्मतगंज, भुसौली टोला, कला डांडा	
वार्ड (5)	749
लीडर रोड, खम्मजामरोड, खुल्दावाद सराय खुल्दाबाद, निहालपुर भावपुर	

इलाहाबाद का विकास

1857 ई० के स्वतंत्रता संग्राम में इलाहाबाद का स्थान सबसे आगे रहा। भारतीय स्वतंत्रता में भी इलाहाबाद का नाम स्व० सर्व श्री पुरुषोत्तम दास टंडन, मोती लाल नेहरू, जवाहर लाल नेहरू और मदन मोहन मालवीय के नेतृत्व में ऊँचा रहा। इस नगर ने हमारे देश को तीन प्रधान मंत्री दिये हैं।

स्वतंत्रता के बाद नगर का तेजी से विकास हुआ। म्युनिसिपल बोर्ड का दर्जा बढ़ाकर नगर निगम कर दिया। इलाहाबाद की जनसंख्या जो 1901 में 1.72 लाख थी, 1981 की जनगणना में 6.50 लाख थी और इस समय लगभग 7.1 लाख से अधिक है।

इलाहाबाद में महायोजना के कार्यान्वयन तथा महापालिका क्षेत्र से 8 किमी० तक की सीमा क्षेत्र के सर्वांगीण विकास हेतु 1974 में इलाहाबाद विकास प्राधिकरण का गठन किया गया था। 1974 से 1991 तक की अवधि के लिए तैयार की गयी महायोजना में इलाहाबाद नगर क्षेत्र के भविष्य की आवश्यकताओं भू-उपयोगों को दृष्टिगत रखते हुए तैयार किया गया है। इस महायोजना के अन्तर्गत 12.67 लाख जनसंख्या तथा 48,673 एकड़ भूमि के विकास व भू-उपयोग की योजना बनायी गयी है। 1974 से इलाहाबाद के आवासीय, वाणिज्य, मनोरंजन आदि सुविधाओं को उपलब्ध कराने हेतु भूमि अधिग्रहण करने के पश्चात् स्वयं भूमि का विकास करते हुए अन्य संगठन को विकास की सुविधाएँ उपलब्ध कराने हेतु नगर के नियोजित विकास में लगा हुआ है।

स्थापना एवं गठन

इलाहाबाद विकास प्राधिकरण का गठन उ०प्र० नगर नियोजन एवं विकास अधिनियम 1973 की धारा 4 के अन्तर्गत शासन विज्ञप्ति दिनांक 19 अगस्त, 1947 द्वारा दिनांक 20 अगस्त 1974 को हुआ। उक्त अधिनियम की धारा 5 के अन्तर्गत शासन की विज्ञप्ति दिनांक 19 अगस्त 1974 के अनुसार महापालिका की सीमा से 8 कि०मी० बाहर तक विकास क्षेत्र घोषित किया गया है। विकास क्षेत्र में महापालिका क्षेत्र के अतिरिक्त तहसील चायल, करछना एवं सोराव के 58 ग्राम शामिल हैं। इस समय इलाहाबाद विकास प्राधिकरण में कुल 270 नियमित कर्मचारी/अधिकारी कार्यरत हैं। जिसमें अनुसूचित जाति के सदस्यों की संख्या 24 है।

विकास प्राधिकरण की विभिन्न योजनाएँ

1. **साउथ हाउसिंग आवास योजना:**—इस योजना में 154 एकड़ भूमि है, जो पूर्ण रूप से विकसित की जा चुकी है। इस योजना में विभिन्न आय वर्ग के 206 भूखण्ड आवंटित किये गये हैं तथा अल्प आय वर्ग के 46 भवन, निर्बल आय वर्ग के, स्लम क्लियरेंस योजना के अन्तर्गत 120 भवन गुलाब बाड़ी में तथा अनुसूचित जाति के व्यक्तियों के लिए 24 भवन सुल्तानपुर भावा में निर्मित करके आवंटित किये गये हैं।

2. **अलोपीबाग आवास योजना:**—इस योजना का क्षेत्रफल 27 एकड़ है। जिसमें 170 विकसित भूखण्ड, अल्प आय वर्ग के 53 भवन, 14 दुकानों तथा 4 स्कूटर गैरेज निर्मित कर आवंटित किये गये हैं।

3. **बाघम्बरी योजना:**—इस योजना में 107 एकड़ भूमि अध्याप्ति की गयी है। योजना में अब तक 577 भूखण्ड विकसित कर के आवंटित किये गये हैं। अध्यापित भूमि में 22 एकड़ पर अनधिकृत कब्जा करके भवन निर्मित किये गये हैं, जिनके सवध में प्रकरण निर्णय हेतु शासन स्तर तथा विचारधीर है। इस योजना में मध्य आय वर्ग के 44 भवन, अल्प आय वर्ग के 192 भवन तथा निर्बल आय वर्ग के 198 भवन निर्मित करके आवंटित किये गये हैं।

4. **हेस्टिंग रोड आवास योजना:**—इस योजना का क्षेत्रफल 21 एकड़ है, जिसमें 34 भूखण्ड तथा 146 मध्य आय वर्ग के भवन निर्मित करके आवंटित किये गये हैं। इसके अतिरिक्त इस योजना में 38 दुकानें, 18 मीटर गैरेज तथा 18 सर्वेण्ट्स क्वार्टर निर्मित किये गये हैं। विकास प्राधीकरण का अतिथि गृह भी इसी योजना में निर्मित किया गया है।

5. **स्टेनली रोड आवास योजना:**—इस योजना का क्षेत्रफल 74 एकड़ है, जिसमें 41 एकड़ भूमि न्याय विभाग को हस्तान्तरित करने के पश्चात् 33 एकड़ भूमि पर 33 उच्च आय वर्ग के भवनों का निर्माण पूर्ण करके आवंटित किये गये हैं। (चित्र संख्या 34,35)

6. **गोविन्दपुर आवास योजना:**—इस योजना का क्षेत्रफल 7616 एकड़ है, जिसमें से 18 एकड़ भूमि सिचाई विभाग को आवंटित हो गयी। शेष अध्याप्ति भूमि पर 205 मध्य आय वर्ग के भवन, 75 मिनी मध्य आय वर्ग के भवन, 601 अल्प आय वर्ग के भवन तथा 453 निर्बल आय वर्ग के भवनों का निर्माण पूर्ण किया जा चुका है। योजना में अब 165 भूखण्ड विकसित करके आवंटित किये जा चुके हैं। आवंटियों की सुविधा के लिए 12 दुकानों का निर्माण कराकर आवंटन किया गया है।

7. **सुलेमसराय आवास योजना:**—वर्ष 1981-82 में इस योजना के अन्तर्गत 204 एकड़ भूमि अध्याप्ति की गयी। प्राधिकरण द्वारा शासन तथा हडको से ऋण प्राप्त कर 219 उच्च आय के भवनों, 278 मध्य आय वर्ग के भवनों, 541 अल्प आय वर्ग के भवनों तथा 178 निर्बल आय वर्ग के भवनों का आवंटन किया जा चुका है। योजना में सभी विकास कार्य पूर्ण कर लिये गये हैं तथा 80 भूखण्डों का भी आवंटन किया गया है। इस योजना में 54 एकड़ भूमि पर अमरुद के बाग के लिए फल मिट्टी बनाने या निर्णय शासन द्वारा लिया गया है। केन्द्रीय सरकार के कर्मचारियों के लिए आवास सुविधा उपलब्ध कराने के उद्देश्य से विक्रय की गयी है। इस योजना में पर दुकानों का एक शापिंग सेन्टर का भी निर्माण किया गया है तथा 28 दुकानें आवंटित की जा चुकी हैं।

8. **मम्फोर्डगंज आवास योजना:**—इस योजना में 610 भूखण्ड, एच०आई०जी० भवन, एम०आई०जी० के 38 भवन एल०आई०जी० एक 24 भवन आवंटित किये जा चुके हैं।

9. मेहदौरी आवास योजना:-इस योजना में 26 एच०आई०जी०, 228 ई०डब्ल्यू०एस० तथा पतजलि स्कूल के निकट 16 भूखण्ड तथा 24 मिनी एम०आई०जी० भवन बनाये जाने हैं।

10. अशोक नगर आवास योजना:-इस योजना में इम्प्रूवमेंट ट्रस्ट के समय 75भवन का निर्माण नेवादन आवास योजना के अन्तर्गत 24 अल्प आय वर्ग के भवन व नसीबपुर में 51 अल्प आय वर्ग के भवनों का निर्माण किया गया था। इसी योजना के अन्तर्गत 27 तीन मजिले मध्य आय वर्ग के भवनों के आवटन का कार्य किया जा चुका है। अशोक नगर विस्तार पटल के अन्तर्गत पत्रकार कालोनी में पत्रकारों को 40 भूखण्ड आवटित किये गये हैं। इस योजना के कुल 129 भूखण्ड हैं।

11. कटरा मछली बाजार आवास योजना:-शहर के मध्य कटरा मछली बाजार आवासीय योजना में 74 निर्वल आय वर्ग के भवनों का प्रस्ताव था, जिसमें 50 भवनों का निर्माण करके आवटन किया जा चुका है तथा 24 भवन निर्माणाधीन हैं।

12. नैनी आवास योजना:-शहर से 6 कि०मी०दूर औद्योगिक नगर नैनी में विकास प्राधिकरण द्वारा 1968 एकड़ भूमि अध्याप्ति कर उसमें कब्जा प्राप्त कर लिया गया है। इस योजना में एच०आई०जी० 80 भवन, एम०आई०जी० 458 भवन, एल०आई०जी० 400 भवन एवं ई०डब्ल्यू०एस० 1334 भवनों का निर्माण किया गया है। इस योजना में दूरभाष नगर जो कि इण्डियन टेलीफोन के कर्मचारियों के लिए 250 भवन बनाये गये हैं। (चित्र सख्या 36)

विश्व बैंक योजना

इस योजना में विशेष श्रम की सुविधा उपलब्ध करायी गयी है। जिससे कि आवटी अपने निर्माण को पूरा करा सके। इस योजना में निम्नलिखित तीन विकल्प हैं

विकल्प 1. इस योजना में 35 वर्ग मीटर के भूखण्ड में स्नानगृह तथा शौचालय का निर्माण रहेगा। इसके अतिरिक्त पानी का कनेक्शन देने का भी प्राविधान होगा। इस विकल्प के आवटियों को रु० 3000/= का भवन निर्माण ऋण भी प्राधिकरण द्वारा दिया जा सकता है। इस विकल्प में 120 भवन हैं।

विकल्प 2. : इस योजना में 35 वर्ग मीटर के भूखण्ड में स्नानगृह, शौचालय तथा एक कमरे का निर्माण केवल छत के स्तर तक रहेगा। इस योजना में 296 भवन हैं।

इस योजना में भूखण्डों का भी विकास कर आवटित किया गया है। इस प्रकार कुल 2293 भवनों का निर्माण किया गया है। कालोनी के निवासियों की सुविधा के लिए व्यवसायिक केन्द्र, गुमटियों, पोस्ट आफिस, बस स्टैंड आदि की आकर्षण व्यवस्था की गयी है। इस योजना में विक्रय प्रणाली तथा स्ववित्त पोषित योजना दोनों का समायोजन किया गया है।

13. असदुल्लापुर निकौली आवास योजना:—इस योजना में ई०डब्ल्यू०एस० के 92 भवन तथा एल०आई०जी० के उप भवन बनाये गये हैं।

विकास प्राधिकरण की अन्य योजनाये

1. लीडर रोड आवास योजना:—रेलवे स्टेशन के समीप इस आवास योजना के अन्तर्गत 10 अल्प आय वर्ग के भवन तथा 20 दुकानों का निर्माण किया गया है। ये भवन एवं दुकान पहले किराये पर आवंटित थी, परन्तु बाद में इसे क्रय-विक्रय पद्धति पर परिवर्तित कर दिया गया है।

2. सराय गढ़ी आवास के योजना:—यह आवास योजना भी रेलवे के समीप निर्मित है। इसमें ई०डब्ल्यू०एस० के 24 भवनों का निर्माण किया गया है।

3. खुल्दाबाद आवास योजना:—स्टेशन से लगभग आधा कि०मी० दूर स्थित इस योजना में 13 अल्प आय वर्ग के तथा 27 दुकानों का निर्माण किया गया है।

4. मलाकराज आवास योजना:—इस योजना में निर्बल आय वर्ग के लिए 48 भवनों का निर्माण कर आवंटित किया जा चुका है।

5. अटाला आवासीय योजना:—इस योजना में 12 मध्य आय वर्ग के भवन 14 अल्प आय वर्ग के भवन तथा 30 निर्बल आय वर्ग के भवनों का निर्माण किया जा चुका है।

6. मुट्ठीगंज आवास योजना:—इस योजना में 8 मध्य आय वर्ग के भवन, 8 अल्प आय वर्ग के भवन तथा दुकानों का भी निर्माण कर नागरिकों को सुविधा प्रदान की गयी है।

7. एलनगंज आवास योजना:—इस योजना में 2 मिनी० मध्य आय वर्ग के भवन तथा 2 दुकानों का निर्माण किया गया था।

8. ओल्डलस्कर लाइन आवास योजना:—इस योजना में अल्प आय वर्ग के 22 भवनों का निर्माण कर आवंटित किया गया है।

9. टेलीग्राफ आफिस के पीछे सी०टी०ओ० आवास योजना:—इस योजना में 40 मध्य आय वर्ग 4 मजिले भवनों का निर्माण कर हायर परचेज में आवंटित किया गया है।

10. न०म०पा० परिसर में भी 9 मध्य आय वर्ग के भवन अधिकारियों के लिए निर्माण करके आवंटित किया गया है।

11. अलोपीबाग आवासीय योजना:—यह योजना शहर के मुख्य मार्ग पर स्थित है। इस योजना 53 अल्प आय वर्ग के भवन तथा 170 प्लॉट बनाकर आवंटित किये जा चुके हैं। इस योजना में 14 दुकानों का भी निर्माण मुख्यमार्ग जी०टी०रोड पर स्थित है। ये दुकाने किराये पर आवंटित की गयी हैं।

परिवहन नगर योजना

परिवहन नगर की स्थापना वर्ष 1976 में पी०ए०सी० बटालियन मुख्यालय के पास कानपुर रोड पर की गई तथा इस योजना में सभी विकास कार्य पूर्ण करके भूखण्डों का आवंटन किया गया परन्तु ट्रान्सपोर्ट्स द्वारा भूमि का अधिशुल्क जमा न करने एवं अपना व्यवसाय परिवहन नगर हस्तान्तरित न करने के कारण योजना में कोई प्रगति न हो सकी। अनेकों बार प्रयत्न किये गये तथा नगर में भारी वाहनों के आवागमन पर 2 लगायी गयी परन्तु अभी तक ट्रान्सपोर्ट अपना व्यापार परिवहन नगर में हस्तान्तरित करने हेतु सहमत नहीं हुए हैं। इस योजना में विभिन्न श्रेणी के भूखण्डों का आवंटन इस प्रकार किया गया है-ट्रान्सपोर्ट एजेंसी के 527 भूखण्ड, जनरल शाप के 21 भूखण्ड, स्पेयर पार्ट्स शाप के 21 भूखण्ड शो रूम के 37 भूखण्ड/ कुछ आवंटितों द्वारा अपने शो रूम एजेंसी का निर्माण कार्य किया जा रहा है।

वाणिज्यिक गतिविधियाँ

नगर की बढ़ती माँग के अनुरूप निम्नलिखित वाणिज्यिक व कार्यालय भवनों का निर्माण किया गया है।

इन्दिरा भवन, चन्द्रशेखर आजाद मार्केट व बहुगुणा मार्केट पुराने व्यवसायिक केन्द्र चौक व कटरा से दूर है। इस निर्माण को मुख्य व्यवसायिक केन्द्रों पर दबाव कम करने व विकेन्द्रीकरण की नीति के अन्तर्गत किया गया है।

1. इन्दिरा भवन:-सरदार पटेल मार्ग एवं महात्मा गाँधी मार्ग के क्रॉसिंग पर सिविल लाइन्स में स्थित नवे तल इन्दिरा भवन इलाहाबाद का विहगम दृश्य प्रस्तुत करता है। इन्दिरा भवन का निर्माण कुल 10,086 वर्गमीटर फ्लोर एरिया में विकसित किया गया है। जिसके प्रयोग हेतु उदार बनाये गये हैं। इन्दिरा भवन में दो बेसमेन्ट तथा भूतल तथा प्रथम तल पर दुकानें तथा द्वितीय तल से नवम, तल विभाग को आवंटित किया गया है। ओअर बेसमेन्ट में पार्किंग का प्राविधान किया गया है और बेसमेन्ट में 67 दुकानें भूतल तथा प्रथम तल में 45 दुकानें और तृतीय तल पर विक्री कर विभाग का कार्यालय चतुर्थ तल पर भारतीय जीवन बीमा निगम कार्यालय, पाँचवे तल पर इण्डियन ऑयल कारपोरेशन, छठे तल पर नेशनल थर्मल पावर व कोषागार कार्यालय सातवे एवं आठवे तल पर विकास प्राधिकरण कार्यालय, नवम तल पर न्यू इण्डिया इन्श्योरेंस कार्यालय तथा टेलर पर रेस्टोरेन्ट हेतु प्राविधान किया गया है। इस व्यवसायिक केन्द्र में तीन लिफ्ट एवं फायर सम्बन्धी आधुनिक सुविधा उपलब्ध है।

चन्द्रशेखर आजाद मार्केट :-इन्दिरा भवन के निकट एक अन्य तीन मंजिला मिनी मार्केट व कार्यालय भवन बनाया गया है। जिसमें 1728 वर्ग मी० फ्लोर क्षेत्र विकसित किया गया है।

महात्मा गाँधी मार्ग में 27 दुकानों का निर्माण किया गया था। वर्तमान समय में इन 27 दुकानों को क्रय-विक्रय प्रणाली में परिवर्तित किया गया है। इन दुकानों के प्रथम तल विक्री कर विभाग को किराये पर आवंटित किया गया है।

3. **जवाहर लाल नेहरू व्यवसायिक केन्द्रः**-- चौक घण्टाघर स्थित इलाहाबाद का व्यवसायिक केन्द्र रहा है, जहाँ घण्टाघर के पास उक्त व्यवसायिक केन्द्र चार मजिलो मे बनाया गया है। इसमे 230 दुकाने बनायी गयी है, जिसका कुल क्षेत्रफल 2392 वर्ग मीटर है। जिसमे भूतल, प्रथम तल एव द्वितीय तल पर क्रमशः 50-50 दुकाने तथा तृतीय तल पर 80 दुकानो का निर्माण कर आशिक आवटन किया जा चुका है।

4. **बहुगुणा मार्केटः**--छोटे पैमाने पर यह एक व्यवसायिक केन्द्र व आवासीय भवन बनाया गया है। जिसके 38 दुकाने भूतल पर तथा 9 आवासीय भवन प्रथम तल पर बनाये गये है। इसका कुल क्षेत्रफल 2137 वर्ग मीटर है।

प्रस्तावित आवासीय योजनायें वर्ष 89-90

1. **देवघाट झलवा आवास योजनाः**--देवघाट आवास योजना हेतु 50 90 एकड भूमि का कब्जा प्राप्त करके 279 भूखण्ड तथा विभिन्न आय वर्गों के 187 भवनो का निर्माण कराया जा रहा है। उच्च आय वर्ग के 63 भूखण्ड आय वर्ग के 48 भूखण्ड, अल्प आय वर्ग के 74 भूखण्ड आवटित किये जा चुके है। इसके अतिरिक्त अल्प आय वर्ग के 49 भवन तथा निर्बल आय वर्ग के 138 भवन निर्माणधीन है। जिनको शीघ्र आवटित किया जायेगा।

2. **नीम सराय आवास योजनाः**--जी०टी०रोड के निकट एक अन्य योजना सीमा नीम सराय, चक मुण्डेरा व वेगम सराय ग्रामो को मिलाकर बनायी गयी है। इस योजना मे तीनो ग्रामो के अन्तर्गत 46 एकड भूमि का कब्जा प्राधिकरण द्वारा प्राप्त किया गया है। इस योजना के लिए राष्ट्रीय आवास बैंक से विकास कार्य हेतु रू० 362 45 लाख ऋण स्वीकृत कराया गया है। योजना के अन्तर्गत 324 भूखण्ड 500 निर्बल आय वर्ग के भवन 250 अल्प आय वर्ग के भवन 80 मध्य आय वर्ग के भवन तथा 55 उच्च आय वर्ग के भवनो का निर्माण प्रस्तावित किया गया है। नागरिको से पजीकरण कराया जा चुका है तथा राष्ट्रीय आवास बैंक की नीति के अनुसार नागरिको को राष्ट्रीकृत बैंक से ऋण की सुविधा इन व्यक्तियो को दिलाई गयी है।

3. **काटजू की बाग आवास योजनाः**--प्रयाग स्टेशन के पास एक अन्य योजना तैयार की गयी है, जिसमें विकास कार्य किया जा चुका है, तथा कमजोर वर्ग के 114 भवन, अल्प आय वर्ग के 84 भवन व 73 भूखण्डो को विकसित किया जा रहा है। इस योजना मे भी राष्ट्रीय आवास बैंक से ऋण प्राप्त किया जायेगा।

4. **म्योराबाद आवास योजना :** 80 कमजोर वर्ग के दो मजिला भवन अल्प आय वर्ग को दो मजिला भवन 36 मिनी मध्य आय वर्ग के 68 भवन निर्मित किये गये है।

5. **स्टैनली रोड आवास योजना :** मध्य आय वर्ग के 72 भवन चार मजिला जिसमे आवटन कार्य किया जा रहा है। म्योराबाद व स्टैनली रोड आवास योजना मे अल्प आय वर्ग व कमजोर वर्ग को छोडकर सभी भवन स्ववित्तपोषित योजना के अन्तर्गत आवटित किये जा रहे है।

6. **नसीबपुर बख्तियारी आवास योजना :** यह योजना आराजी सख्या 58 नसीबपुर बख्तियारी इसका सम्पूर्ण क्षेत्रफल 4425 वर्ग मीटर है, बनायी गयी है। इस योजना पर 34.00 लाख रुपये व्यय करने का प्रस्ताव बनाया गया

है। इस योजना में उच्च आय वर्ग के 2 भूखण्ड, मध्य आय वर्ग के 8 भूखण्ड अल्प आय वर्ग के 20 भूखण्ड निर्वल आय वर्ग के 46 भूखण्ड, 3 गैरेज एव साइट एण्ड सर्विसेज के लिए 2 भवन बनाये जाने का प्रस्ताव स्वीकृत है।

7. सरकुलर रोड आवास योजना:—इस योजना में दो बेडरूम के उच्च आय वर्ग भवन 2 सरकुलर रोड पर, 66 भवन 3 सरकुलर रोड पर, 48 भवन बनाये गये हैं। इन सभी में आवटन का कार्य पूर्ण किया जा चुका है। इसके अतिरिक्त एक सरकुलर रोड पर 36 भवन 3 बेडरूम के निर्माणाधीन हैं। यह सभी भवन तीन मजिले बनाये गये हैं तथा इलाहाबाद स्टेशन से लगभग ढाई कि०मी० दूर स्थित है।

8. कसारी मसारी आवासी योजना:—इस योजना हेतु 50 20 एकड़ भूमि का कब्जा विकास प्राधिकरण को प्राप्त किया गया है। प्राधिकरण द्वारा उच्च आय वर्ग के 40 भवन, मध्य आय वर्ग के 200 भवनों का निर्माण किया जा रहा है। जिस पर रु० 569 26 लाख का परिव्यय प्रस्तावित किया गया है। हडको से ऋण अनुमन्य किया जा सकता है।

9. ताशकन्द मार्ग योजना:—शहर का मुख्य स्थल सिविल लाइन के मध्य स्थिति यह योजना में 8 उच्च आय वर्ग प्रस्तावित है। इस योजना में पजीकरण कराया जा चुका है। इस प्रकार अभी तक लगभग 800 एकड़ भूमि की विकसित करके उस पर लगभग 2600 आवासीय भूखण्ड एव 11,250 भवन विकास प्राधिकरण द्वारा बनाये जा चुके हैं। कुल निर्मित भवनों/ विकसित भूखण्डों में से लगभग 70% कमजोर वर्ग व निम्न आय वर्ग के आवटियों के लिए सुरक्षित रखे गये हैं। वर्तमान में लगभग 200 एकड़ भूमि पर आवास योजना का कार्य चल रहा है। भविष्य की आवश्यकताओं को दृष्टिगत रखते हुए, सन् 1990 तक 200 हेक्टेयर भूमि का अधिग्रहण आवास हेतु किया जाना है। इसके अतिरिक्त सन् 1990 तक प्रस्तावित भूमि अधिग्रहण विभिन्न चरणों में फाफामऊ झूसी तथा नगर के पश्चिमी व दक्षिणी क्षेत्रों में किया जा रहा है।

इस प्रकार अब तक विभिन्न वर्गों के अन्तर्गत आवंटित एवं 89.90 में प्रस्तावित भवनों/ भूखण्डों का विवरण इस प्रकार है:—

सारणी - 3.1

1	उच्च आय वर्ग के भवन	713
2	मध्य "	1747
3	अल्प "	2684
4	आर्थिक दृष्टि से कमजोर वर्ग भवन	4444
5	आवटित भूखण्ड	2769
6	परिवहन नगर के भूखण्ड	1106
	योग	<u>13463</u>

नावित व्यवसायिक योजनाये

वर्तमान मे मभी व्यवसायिक गतिविधियों नगर के दक्षिण क्षेत्र चौक, सिविल लाइन्स व कुछ सीमा तक कटरा मे ही सीमित है। जहाँ पर दवाव को कम करने हेतु नगर के उत्तरी तथा पश्चिमी क्षेत्रो मे बडे व्यवसायिक केन्द्र खोलना प्रस्तावित है।

1. कटरा व्यवसायिक:-कटरा व्यवसायिक क्षेत्र के पास 07 एकड क्षेत्र मे एक बहुमजिली व्यवसायिक केन्द्र को निर्माण करने की योजना वनायी गयी है। जिसमे भूतल पर 37 दुकाने होगी तथा प्रथम, द्वितीय तथा तृतीय तलो पर व्यवसायिक कार्यालय स्थित हगे। वाहनो को खडा करने तथा अन्य आवश्यक सुविधाओं को इसमे विशेष ध्यान रखा गया है।

2. लाजपत रोड सब्जी मण्डी:-वर्तमान मे खुल्दावाद सब्जी मण्डी नगर के दक्षिणी, मध्य व पश्चिमी क्षेत्रो की आवश्यकताओं की पूर्ति करती है। नगर के उत्तरी क्षेत्रो की आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए लाजपत रोड पर 5325 वर्ग मीटर क्षेत्र मे एक सब्जी मण्डी व व्यवसायिक केन्द्र बनाने की योजना है।

3. देवघाट झलवा जोनल व्यवसायिक केन्द्र:-नगर के पश्चिम क्षेत्र की आवश्यकताओं की पूर्ति हेतु 11543 वर्ग मीटर क्षेत्र मे एक क्षेत्रिय व्यवसायिक केन्द्र खोलने की योजना है। यहाँ पर विकास कार्य किया जा रहा है।

मनोरंजन पार्क

आवासीय तथा व्यवसायिक केन्द्रो के अतिरिक्त नगर के सौन्दर्यकरण हेतु तीन बड़ी परियोजनाये हाथ मे ली गयी है। सरस्वती घाट विकास परियोजना, नेहरू पार्क पर्यटन विकास परियोजना।

1. भारद्वाज आश्रम उपवन:-नगर के मध्य आनंद भवन के निकट 27 एकड़ भूमि पर विकास प्राधिकरण द्वारा एक आधुनिक पार्क विकसित किया गया है। इस योजना मे 1900 लाख का परिव्यय प्रस्तावित किया गया है। शासन के रु० 1500 लाख की धनराशि अवमुक्त की गयी है। इस पार्क मे आधुनिक प्रकाश व्यवस्था फव्वारे, वच्चो के खेल का सामान, म्युजियम फौव्वारा आदि लगाये जा रहे है। जनता की सुविधा के लिए दो रेस्टोरेन्ट भी वनाये गये है।

2. नगर मे धार्मिक व सांस्कृतिक पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए काफी कार्य किया जा सकता है। मोटे तौर पर एक योजना बनायी गयी है, जिस पर 5805 लाख रुपये की धनराशि का व्ययानुमान लगाया गया है। इस योजना के अन्तर्गत खुशरूबाग, आलसेन्ट कैथोडेल के आस-पास के क्षेत्र के सौन्दर्यकरण का कार्य किया जायेगा।

3. नेहरू पार्क:- प्रकृति एव बच्चों से गहरा स्नेह रखने वाले भारत के प्रथम प्रधान मंत्री पंडित जवाहर लाल नेहरू की जन्म शताब्दी 14 नवम्बर 1988 से 14 नवम्बर 1989 तक सम्पूर्ण देश मे बड़े हर्षोल्लास के साथ मनायी

जा रही है, जो इलाहाबाद के लिए विशिष्ट महत्व का होगा। इस महत्वपूर्ण अवसर पर पंडित नेहरू जैसे प्रकृति प्रेमी के स्नेहिल स्मृति को जीवित रखने के लिए नेहरू जन्म शताब्दी वर्ष में इलाहाबाद विकास प्राधिकरण द्वारा “नेहरू पार्क” का निर्माण कराया गया। जिसका शिलान्यास माननीय मुख्यमंत्री उत्तर प्रदेश शासन द्वारा 14 नवम्बर 1987 को किया गया था। इलाहाबाद विकास प्राधिकरण तथा नगर महापालिका, इलाहाबाद रक्षा विभाग के सहयोग से इस पार्क का निर्माण करके अधिक गौरवन्वित हुए क्योंकि शान्तिदूत पंडित नेहरू 1923 में स्वयं भी इलाहाबाद नगरपालिका के अध्यक्ष रह चुके हैं।

नेहरू पार्क स्थल नगर के उ०प्र० ग्राम ऊमरपुर नीवा के समीप गंगा तट पर स्थित है, जो सिविल लाइन्स से लगभग 4 कि०मी० दूर है। पार्क का सम्पूर्ण क्षेत्रफल 160 एकड़ होगा जिसके 60 एकड़ में झील है जो अभी तक मैकफर्शन झील के नाम से जानी जाती रही है। इस झील का निर्माण अंग्रेजों ने 20वीं शताब्दी के आरम्भ में कराया था, जो ऊँचे नीचे टीलो एव कटी-फटी भूमि में टेढ़ी-मेढ़ी फैली हुई है। इन वृक्ष विहीन टीलो को हरा-भरा कर देने तथा स्थल पर मनोरंजन सम्बन्धी आधुनिक सुविधाओं को उपलब्ध करा देने के बाद यह नगर वासियों तथा बाहर से आने वाले पर्यटकों के लिए शान्ति स्थल एव मनोरंजन का प्रमुख केन्द्र बन जायेगा।

इस योजना के अन्तर्गत जी०टी० रोड से पार्क तक पहुँचने के लिए 30 मीटर चौड़ी सड़क, आन्तरिक मार्ग, पक्की वाउन्ड्री दीवाल, विद्युत, साज-सज्जा व जल प्रबन्धक, मनोरंजन वन व पार्क, विज्ञान पार्क, फ्लोटिंग रेस्तरा व ओपेन एयर थियेटर, बीट क्लब, मिनी ट्रेन फिशिंग प्लेटफार्म, मछली घर, स्वागत कक्ष आकर्षण पुल कैन्टीन तथा मिनी प्राणि उद्यान आदि योजना के प्रमुख अंग हैं। योजना के विभिन्न अवयवों की तकनीक स्वीकृति एवं धन की व्यवस्था हेतु उत्तर प्रदेश ग्राम विकास विभाग, राज्य पर्यटन विभाग, केन्द्रीय पर्यटन विभाग, राज्य मत्स्य विभाग, आवास व नगर विकास विभाग तथा वन विभाग से सहयोग लिया जा रहा है।

आशा की जाती है कि योजनाओं की सामयिक स्वीकृति तथा इसके अनुमानित व्यय के सापेक्ष धनराशि की व्यवस्था में केन्द्र तथा राज्य सरकार के विभिन्न विभाग अपना सहयोग देंगे तथा देश के प्रथम प्रधान मंत्री और प्रकृति प्रेमी शान्तिदूत पंडित जवाहर लाल नेहरू की स्मृति को चिरस्थायी रखने हेतु उनके गृह नगर में इस आकर्षण नेहरू पार्क को मुखरित व पल्लवित करेंगे।

नगर में आवास की समस्याओं को हल कर आवागमन की सुविधा प्रदान करने तथा अवैध निर्मित कालोनियों के विकास हेतु पुनरीक्षित महायोजना बनायी जा रही है, जिसके अन्तर्गत वर्तमान निर्मित आवासीय कालोनियों के अनुरूप भू-उपयोग का प्रावधान प्रस्तावित करते हुए, भविष्य की योजना सन् 2001 तक बनायी गयी है।

इस प्रकार इलाहाबाद नगर के सर्वांगीण विकास हेतु प्राधिकरण कृतसंकल्प है।

वर्तमान निर्मित क्षेत्र

सारणी 3.2

वर्तमान भूमि उपयोग-1987 (विकसित क्षेत्र) (क्षेत्रफल हेक्टेयर मे)

क्र०सं०	भूमि उपयोग	मुख्य नगर	नैनी	झूसी	फाफामऊ	योग	प्रतिशत
1	2	3	4	5	6	7	8
1	आवासीय	2,452 85	561 25	78 00	103 00	3,195 10	55 1
2	व्यवसायिक	147 00	20 50	3 50	14 50	185 50	3 2
3	उद्योग	51 00	424 00	11 00	-	48600	8 4
4	राजकीय	176 00	134 00	-	-	310 00	5 3
5	मनोरजन	121 00	-	-	-	121 00	2 1
6	सार्वजनिक/ अर्द्धसार्वजनिक सुविधाये	166 00	140 10	4 0	-	310 10	5 3
	(क) शिक्षा	126 00	140 00	4 00	-	270.00	
	डिग्री कालेज	58 00	-	-	-	58.00	
	टेक्निकल	68 00	140 00	4 00	-	212 00	
	(ख) स्वास्थ्य	40 00	0 10	-	-	37 10	
	सक्रामक रोग चिकित्सालय	3 00	-	-	-	3 00	
	सामान्य चिकित्सालय	37 00	0 10	-	-	37 10	
7	सार्वजनिक उपयोगितायें/ सेवाये	20 00	11 00	-	-	31 00	0 5
	(क) जलकल	12 00	-	-	-	12 00	
	(ख) विद्युत	8 00	11 00	-	-	19 00	

8	यातायात एवं परिवहन	716 70	165 50	176 30	105 00	1 163 50	20 1
	(क) रेल मार्ग	472 40	110 00	155 00	80 00	817 40	
	(ख) सड़क मार्ग	204 30	55 50	16 80	25 00	301 60	
	(ग) बस अड्डा	3 00	-	4 50	-	7 50	
	(घ) ट्रक अड्डा	37 00	-	-	-	37 50	
	योग	3,850 55	1,456 35	272 80	222 50	5 802 20	100 00
	प्रतिशत	66 4	25 1	4 7	3 8	100 00	

6.1 आवासीय

इलाहाबाद नगर के अन्तर्गत कुल आवासीय क्षेत्र लगभग 3,195 हेक्टेयर है जो कुल विकसित क्षेत्र का लगभग 55 प्रतिशत है। वर्तमान आवासीय क्षेत्र का लगभग 77 प्रतिशत मुख्य नगर में लगभग 18 प्रतिशत नैनी में, लगभग 2 प्रतिशत झूसी में तथा लगभग 3 प्रतिशत फाफामऊ में है। विगत वर्षों में नगर के आवासीय विकास में उल्लेखनीय वृद्धि हुई है जो मुख्य रूप से आवास एवं विकास परिषद् तथा इलाहाबाद विकास प्राधिकरण की योजनाओं के कार्यान्वयन के फलस्वरूप संभव हो सका है। इन योजनाओं में सुलेम सराय, गोविन्दपुर, नैनी, झूसी तथा करेली, की आवासीय योजनाएं प्रमुख हैं।

6.2 व्यवसायिक

चौक, घटाघर, जानसेनगंज, खुल्दाबाज, मुड्डीगंज, कटरा तथा कर्नलगंज नगर के पुराने वाणिज्यिक क्षेत्र हैं। (चित्र सख्या 3 7) नये वाणिज्यिक क्षेत्रों में सिविल लाइन्स, तेलियरगंज, कीडगंज, दारागंज, सुलेमसराय तथा नैनी की बाजारें हैं। इन सभी बाजारों का विकास परम्परागत रूप से ही हो रहा है। केवल सिविल लाइन्स का बाजार आधुनिक तथा नियोजित है। इसके अतिरिक्त नगर के बाहर प्रमुख मार्गों के किनारे-किनारे अनियोजित दूकानें स्थापित करने का क्रम भी जारी है। पूर्व विकसित नये तथा पुराने वाणिज्यिक क्षेत्रों से लगे हुये भागों में भी मुख्य मार्गों तथा गलियों के किनारे-किनारे बाजारों का विस्तार होता जा रहा है। नगर के अन्तर्गत कुल व्यवसायिक क्षेत्र लगभग 186 हेक्टेयर है जो कुल विकसित क्षेत्र का 3 2 प्रतिशत है। व्यवसायिक विकास का 79 प्रतिशत मुख्य नगर में, 11 प्रतिशत नैनी में, 2 प्रतिशत झूसी में तथा 8 प्रतिशत फाफामऊ में है।

6.3 औद्योगिक

वर्ष 1961-70 के दशक में इलाहाबाद नगर की उल्लेखनीय औद्योगिक प्रगति हुई। इस दौरान केन्द्र तथा राज्य सरकार की अनेक औद्योगिक परियोजनाएँ चालू की गईं और नैनी इलाहाबाद का औद्योगिक क्षेत्र बना। इसके अतिरिक्त तेलियरगंज में मोतीलाल नेहरू इंजीनियरिंग कालेज से सम्बद्ध एक औद्योगिक स्थान विकसित हो गया है। दूसरा औद्योगिक स्थान नैनी में विकसित है। (चित्र सख्या 3 8) भारी उद्योगों का विकास केवल नैनी में हुआ है। इस समय नगर में कुल 1,332 औद्योगिक इकाइयाँ स्थापित हैं, जिनमें 7 वृहद्, 7 मध्यम तथा 1318 लघु एवं लघुतर इकाइयाँ हैं। इन इकाइयों में श्रमिकों की कुल संख्या 19,792 है। उद्योगों के अन्तर्गत विकसित भूमि 486 हेक्टेयर है जो कुल विकसित क्षेत्र का 8.4 प्रतिशत है। कुल औद्योगिक भूमि का 87 प्रतिशत नैनी में, 10 प्रतिशत मुख्य नगर में तथा केवल 3 प्रतिशत जूँसी में है।

6.4 राजकीय कार्यालय

ब्रिटिश काल में प्रदेश की राजधानी होने के कारण इलाहाबाद में प्रदेश के महत्वपूर्ण कार्यालय स्थित हैं। इनमें राजकीय मुद्रणालय, महालेखाकार, मण्डल रेल प्रबन्धक, उच्च न्यायालय (चित्र सख्या 3 9) माध्यमिक शिक्षा परिषद् आदि मुख्य हैं। इसके अतिरिक्त मण्डल स्तर, जिला स्तर तथा स्थानीय निकाय स्तर के कार्यालय भी यहाँ स्थित हैं। सर्वेक्षण के अनुसार इस समय नगर में कुल 298 कार्यालय हैं जिनमें 51 केन्द्र सरकार, 202 राज्य सरकार, 41 अर्द्धराजकीय तथा 4 स्थानीय निकाय के हैं। इन कार्यालयों में लगभग 61,000 कर्मचारी कार्यरत हैं जिनमें 16,100 केन्द्र सरकार, 33,100 राज्य सरकार, 10,000 अर्द्धसरकारी तथा 1800 स्थानीय निकाय के कार्यालयों में कार्यरत हैं। नगर के अधिकांश राजकीय कार्यालय रेलवे लाइन के उत्तर सिविल लाइन्स, मम्फोर्डगंज, कटरा, जार्जटाउन, टैगोर टाउन, तेलियरगंज, राजापुर, चर्चलेन आदि में स्थित हैं। प्रशासनिक दृष्टि से उच्च न्यायालय, माध्यमिक शिक्षा परिषद् राजकीय मुद्रणालय, महालेखाकार आदि कार्यालयों का विकेंद्रीकरण करके उनके शाखा कार्यालयों की स्थापना अब इलाहाबाद में नहीं होगी। तथापि मण्डल स्तर, जिला स्तर तथा स्थानीय स्तर के कार्यालयों की यथास्थिति अवश्यम्भावी है। राजकीय कार्यालयों के अन्तर्गत कुल वर्तमान भूमि लगभग 310 प्रतिशत भूमि मुख्य नगर में स्थित है शेष 17 प्रतिशत नैनी में है।

6.5 मनोरंजन

मनोरंजन हेतु खुले स्थानों एवं पार्कों के रूप में लगभग 121 हेक्टेयर भूमि नगर में उपलब्ध है जिनमें नगर महापालिका के पार्कों के अन्तर्गत 16.3 हेक्टेयर भूमि है। इसके अतिरिक्त अल्फ्रेड पार्क की 53.4 हेक्टेयर, खुसरूबाग की लगभग 26 हेक्टेयर, मिण्टो पार्क की 5.3 हेक्टेयर, तथा नेहरू पार्क की लगभग 20 हेक्टेयर भूमि पार्कों के

अन्तर्गत है। बाह्य एव खुले मनोरजन हेतु नगर की उपलब्ध भूमि कुल विकसित भूमि की केवल 21 प्रतिशत है। सिविल लाइन्स तथा नगर के उत्तरी भाग में खुले स्थलों की अधिकता है जबकि दक्षिणी भाग, जहाँ नगर की अधिकांश जनसंख्या निवास करती है, में इन स्थलों की अत्यन्त कमी है। नैनी, झूँसी तथा फाफामऊ उपनगरीय क्षेत्रों में सुव्यवस्थित खुले स्थलों तथा पार्कों का प्रायः अभाव है।

6.6 सार्वजनिक/अर्द्ध सार्वजनिक सुविधाएँ

इन सुविधाओं के अन्तर्गत कुल 3100 हेक्टेयर भूमि है जो कुल विकसित भूमि का 53 प्रतिशत है। इसमें से 270 हेक्टेयर स्वास्थ्य के अन्तर्गत है।

6.6.1 शिक्षा

नगर में 173 प्राइमरी स्कूल, 28 जूनियर हाईस्कूल, 55 हायर सेकेंडरी/इण्डर कालेज तथा 13 डिग्री कालेज हैं। इसके अतिरिक्त इलाहाबाद विश्वविद्यालय, मेडिकल कालेज, इन्जीनियरिंग कालेज, पोलिटेक्निक, औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थान, कृषि प्रशिक्षण महाविद्यालय भी तकनीकी एवं उच्च शिक्षा हेतु उपलब्ध हैं। नगर के डिग्री कालेजों में लगभग 1600 विद्यार्थी तथा विश्वविद्यालय में 10,000 से अधिक विद्यार्थी शिक्षा ग्रहण करते हैं।

6.6.2 स्वास्थ्य

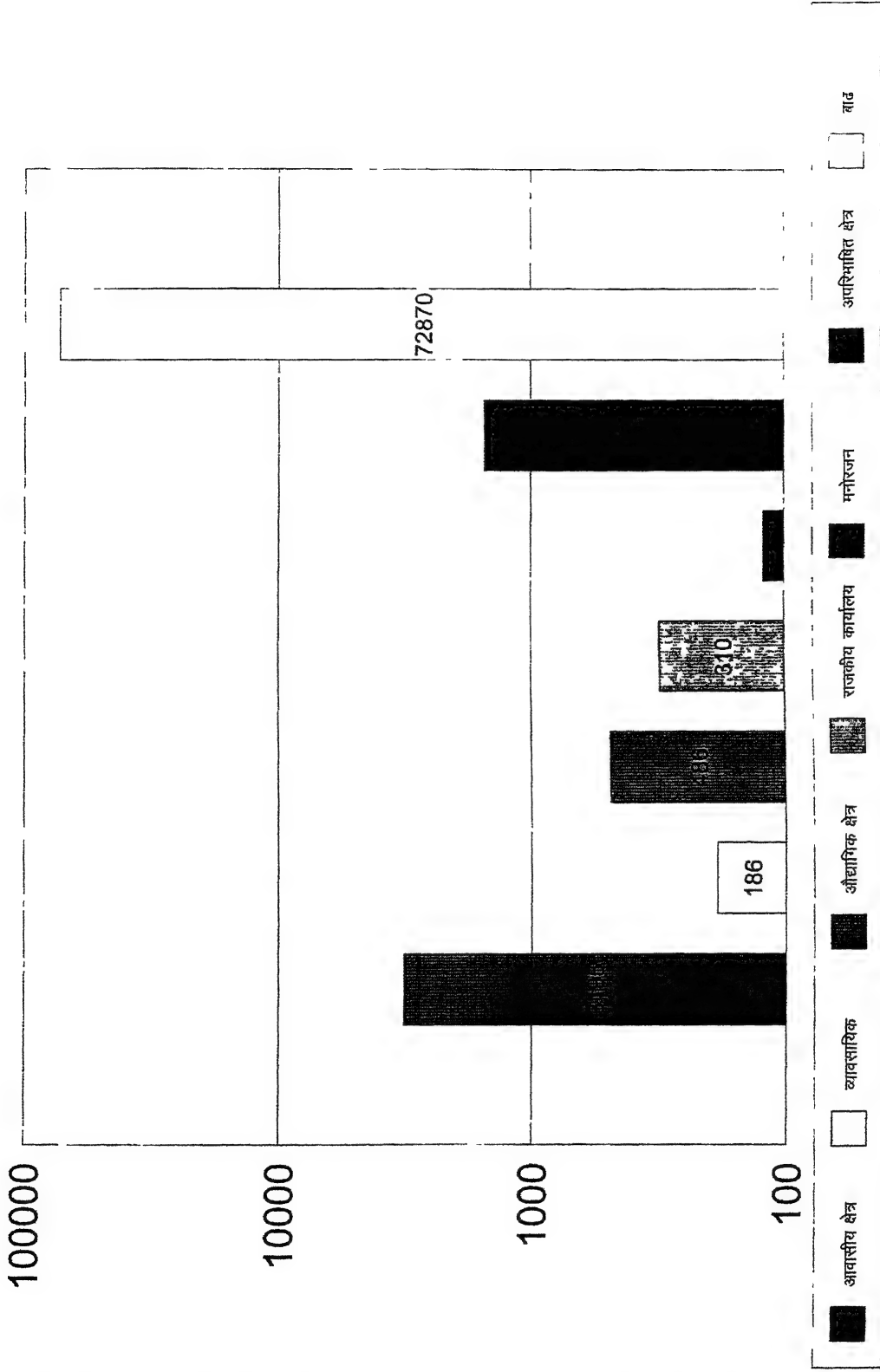
नगर में 11 सामान्य चिकित्सालय, 8 चिकित्सालय पुलिस, पी०ए०सी० तथा सेना के, 5 विशिष्ट चिकित्सालय, 2 मेडिकल केयर यूनिट तथा 24 डिस्पेंसरीज हैं। इसके अतिरिक्त नगर में 2 मेडिकल कालेज (यूनानी तथा ऐलोपैथी) हैं। इन चिकित्सालयों में लगभग 3000 शय्याएँ हैं जो 217 व्यक्ति प्रति शय्या की दर से उपलब्ध हैं।

6.7 सार्वजनिक उपयोगिताएँ/सेवाएँ

इन सुविधाओं के अन्तर्गत कुल 31 हेक्टेयर भूमि है जो कुल विकसित भूमि का 05 प्रतिशत है। इनमें से जलकल के अन्तर्गत 12 हेक्टेयर भूमि मुख्य नगर में तथा विद्युत के अन्तर्गत 80 हेक्टेयर भूमि मुख्य नगर में तथा 11 हेक्टेयर भूमि नैनी के अन्तर्गत है।

68 यातायात एवं परिवहन रेलमार्ग, सड़क मार्ग, बस अड्डा, ट्रक अड्डा के अन्तर्गत लगभग 1164 हे० भूमि है जो कुल विकसित भूमि का 201 प्रतिशत है। लीडर रोड, जीरो रोड तथा सिविल लाइन में नगर के तीन राजकीय परिवहन निगम के बस अड्डे स्थित हैं। प्राइवेट बसों के अड्डे रामबाग स्टेशन, लीडर रोड तथा कटरा हैं। लगभग 37 हे० भूमि पर एक ट्रांसपोर्ट नगर जी०टी० रोड पर बनाया गया है। (चित्र संख्या 39, 310)

नगरीय क्रियायें एवं विविध भू उपयोग



7.0 संशोधित महायोजना के प्रस्ताव

वर्ष 2001 तक इलाहाबाद नगरीय क्षेत्र की अनुमानित 12 0 लाख जनसंख्या के लिए वांछित विभिन्न भूमि उपयोगों के प्रस्ताव दिये गये हैं। भावी भूमि उपयोगों के प्रस्ताव देते समय भूमि की उपयुक्तता, स्थिति तथा विभिन्न भूमि उपयोगों के बीच आपसी सम्बन्धों पर विचार किया गया है। वर्तमान अविकसित पड़ी भूमि का सदुपयोग करने पर पूरा प्रयास किया गया है। (मानचित्र संख्या 3 11 देखें)

वर्ष 1967 की महायोजना में नगरीय क्षेत्र को 11 नियोजन में बांटा गया था। संशोधित महायोजना के सम्पूर्ण नगरीय क्षेत्र को 12 नियोजन जोन्स में बांटा गया है। इन नियोजन जोन्स की सीमा निर्धारण करने में रेलपथ, मुख्य मार्ग तथा जनसंख्या को आधार माना गया है। प्रत्येक नियोजन जोन को युक्तिसंगत ढंग से एक दूसरे से सम्बन्ध कर दिया गया है ताकि सम्पूर्ण प्रस्तावित नगरीय क्षेत्र का सतुलित विकास सुनिश्चित हो सके। प्रत्येक नियोजन जोन को स्वावलम्बी बनाने हेतु समुचित सुविधाओं का प्राविधान किया गया है। इलाहाबाद नगरीय क्षेत्र की अधिकांश जनसंख्या मुख्य नगर क्षेत्र में ही निवास करेगी। यहाँ की भावी 9 0 लाख जनसंख्या को 7 नियोजन जोन्स में (औसत 1 50 लाख जनसंख्या प्रति नियोजन जोन) बांटा गया है। उपनगरीय क्षेत्र नैनी को 3 नियोजन जोन्स में बांटा गया है। ये तीनों नियोजन जोन्स 1 60 लाख जनसंख्या के होंगे। झूँसी तथा फाफामऊ उपनगरीय क्षेत्रों में एक-एक नियोजन जोन रखा गया है। क्योंकि इनकी विकास प्राधिकरण द्वारा विभिन्न विकास योजनाओं के लिए अब तक निम्न भूमि अर्जित तथा विकसित की गयी है (सारणी 3 3)

सारणी 3.3

भू अर्जन

(क) नगर महापालिका के समय से अर्जित भूमि

1	दक्षिणी आवास योजना	145
2	अलोपीबाग आवास योजना	27
3	बाघम्बरी आवास योजना	107
4	हेस्टिंग्स रोड	21

(ख) विकास प्राधिकरण द्वारा अर्जित भूमि

1	गोविन्दपुर आवास योजना	76 35
2	ट्रान्सपोर्ट नगर योजना	99 97
3	स्टैनली रोड आवास योजना	7.40
4	संगठित नगर विकास योजना सुलेम सराय	100 00

5	नैनी आवास योजना (जोन न०7 नैनी क्षेत्र)	196 83
6	मेहदौरी उपरहार (धोवा की बाग)	2 58
7	नसीबपुर बतियारा (3 सरकुलर रोड)	1 70
8	मालवीय जी की बाग (मेहदौरी)	2 00
9	नसीबपुर बख्तियारा	9 03
10	साइट न० एव 14/26 हेस्टिंग्स रोड	4 54
11	भू०स० 28 बी सिविल स्टेशन	0 77
12	नसीबपुर बख्तियारा (पत्रकार कालोनी)	9 09
13	साइट न० एस०एस० सिविल स्टेशन	3 00
14	साइट न० 24 सिविल स्टेशन	1.50
15	ग्यासुद्दीनपुर	2 78
16	अलोपीवाग (अल्लापुर बक्शी उपरहार)	0 42
17	झलवा देव घाट	50 90
18	बगला नं० 1 व 3 सरकुलर रोड	2 66
19	वगला न० 2 सरकुलर रोड	2 30
20	असदुल्लापुर नकौली	2 80
21	सूबेदारगज जदीद	8 15
22	कसारी मसारी योजना	50 20
23	म्योराबाद आवास योजना	2.74
24	चक पैनियाँ आवास योजना	7 00
25	सराय बेगम आवास योजना	24 07
26	चक मुडेरा आवास योजना	6 30
27	उमरपुर नीवा (नेहरू पार्क)	28 00
28	सराय नीम	46 00
29	चौदपुर सलोरी	11.00
30	21/31 मोती लाल नेहरू रोड	4.32

(ग) 1989-90 में भू-अर्जन के लिए प्रस्तावित योजना

1	साइट न० 3 सिविल स्टेशन	2 81
2	साइट न० 26	2 85
3	साइट न०29	2 80
4	साइट न०34	2 80
5	7बी 8बी म्योर रोड	4 00
6	बंगला नं० 26 म्योर रोड	2 60
7	साइट नं० टी०टी० सिविल स्टेशन	3 12
8	साइट नं०136 ए सिविल स्टेशन	2 10
9	साइट नं०24 म्योर रोड	5 00
10	साइट न०35 सिविल स्टेशन	3 10
11	साइट न०9/1 व 9/2	4 00
12	रगपुरा परगना सोरांव	40.00
13	साइट न०13 सिविल स्टेशन	3 00
14	साइट नं०पी०पी०	2 87
15	साइट न०10 सिविल स्टेशन	3.00
16	भूखण्ड सख्या-1 बंगला नं०6 कानपुर रोड	2.40
17	बंगला न०6 ड्रमण्ड रोड	1.87
18	पार्ट ए-10, 24 म्योर रोड	2 90
19	साइट न०वाई	3 00
20	साइट नं०41 सिविल स्टेशन	310
21	बंगला नं०10 थार्नहिल रोड	2 39
22	ग्राम पूरसूरदास तहसील फूलपुर	7 10
23	ग्राम उमर पुर नीवा	1.25
24	ग्राम कसारी मसारी	240.00

25	मेहदौरी उपरधर	32 00
26	शाहा उर्फ पीपल गॉव झलवा देवघाट हरवारा	280 00
27	फाफामऊ तहसील सोराव	205 00
28	खानापुर, चकहीर हरबन, कटका, लेखराज, पूरेसूरदास, झूँसी	300 00
29	म्योराबाद आवास योजना	1 50

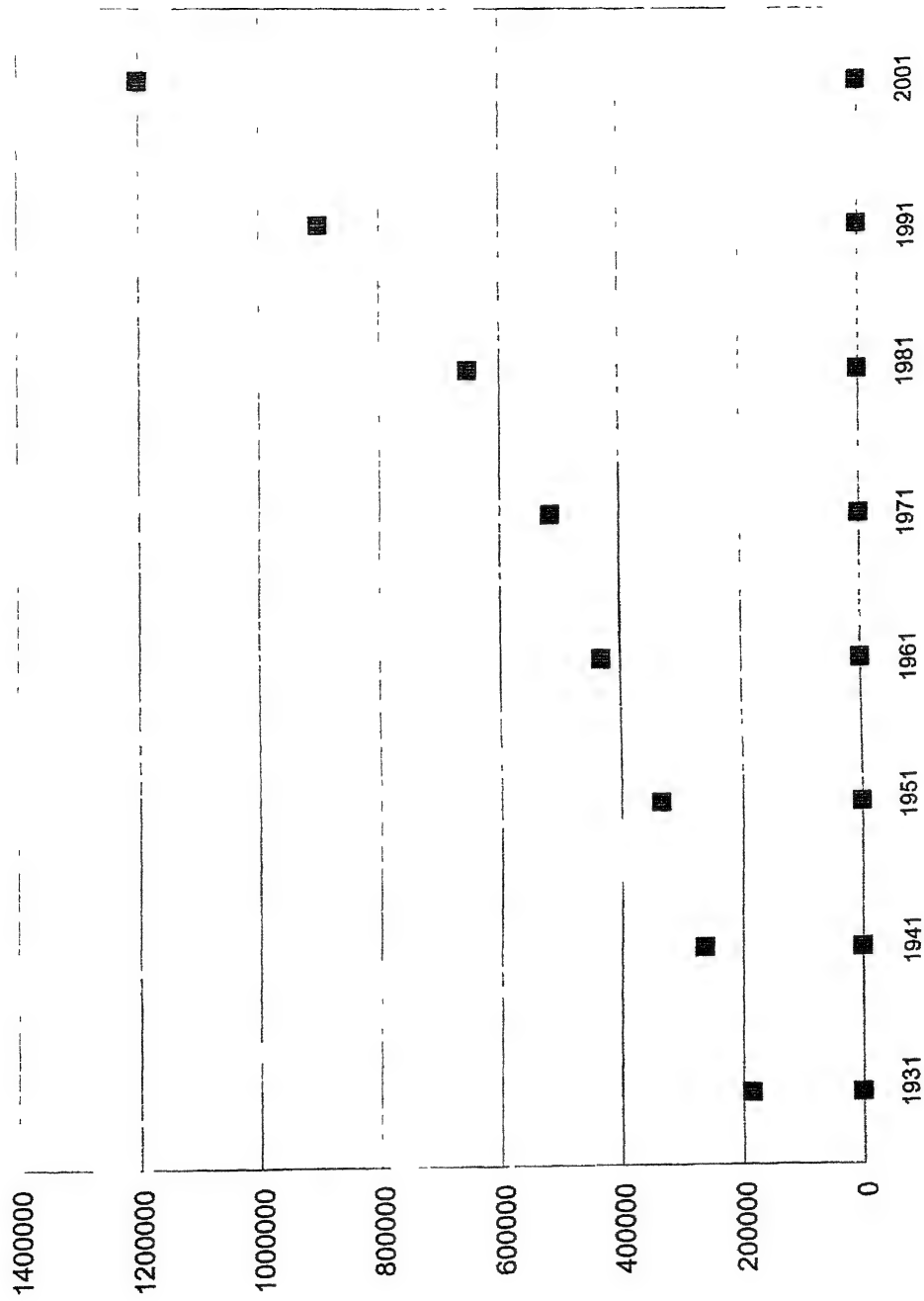
सारणी 3.4

इलाहाबाद नगर संकुलन की दशाब्दिक वृद्धि

जनगणना वर्ग	जनसंख्या	दशाब्दिक	वृद्धि (प्रतिशत)
1931	1,83,914	(+)	17 0
1941	2,60,630	(+)	41 7
1951	3,32,295	(+)	27 5
1961	4,30,036	(+)	29 6
1971	5,13,036	(+)	19 1
1981	6,50,070	(+)	26 7 4
1991	9,00,000	(+)	37 4
2001	12,00,000	(+)	33 3

इलाहाबाद नगर सकुलन की दशाब्दिक वृद्धि

जनसंख्या (लाख में)



मानचित्र संख्या 36

जलापूर्ति

इलाहाबाद नगर निगम का क्षेत्रफल लगभग 82 किमी तक विस्तृत है तथा इसकी जनसंख्या वर्ष 1991 की जनगणना के अनुसार 8,55,574 है। इसमें सूबेदारगंज, रेलवे कालोनी एवं केन्टोमैन्ट की जनसंख्या भी शामिल है। नगर निगम 70 वार्ड से मिलकर बना है। इस शहर में सभी आधुनिक सुविधायें जैसे बिजली टेलीफोन इत्यादि हैं लेकिन जलापूर्ति, सर्विज ठोस कचरा प्रबन्धन बढ़ते हुए माँग के अनुसार बिल्कुल अपर्याप्त है।

शहर में जलापूर्ति वर्ष 1891 में प्रारम्भ की गयी थी। इसके बाद से विभिन्न पुनर्गठन योजनाएँ क्रियान्वित की गयीं।

पहला पुनर्गठन कार्य वर्ष 1925 में प्रारम्भ किया गया और यह वर्ष 1935 में समाप्त हुआ। द्वितीय पुनर्गठन कार्य सख्या के लिए जलापूर्ति दर 115 लीटर प्रति व्यक्ति प्रतिदिन से बढ़ाकर 180 लीटर प्रतिव्यक्ति प्रतिदिन करना था। यह कार्य वर्ष 1942 में समाप्त हुआ तथा इस पर 15 60 लाख रु० का व्यय किया गया। तृतीय पुनर्गठन कार्य वर्ष 1954 में प्रारम्भ किया गया जो दो चरणों में पूर्ण हुआ। इसमें 4 00 लाख की जनसंख्या के लिए जलापूर्ति पर 180 लीटर प्रति व्यक्ति प्रतिदिन से बढ़ाकर 200 लीटर प्रति व्यक्ति प्रतिदिन किया गया।

नैनी, फाफामऊ, और सुलेम सराय को शामिल करने के लिए नगर की सीमा बढ़ाई गयी। इन क्षेत्रों में जलापूर्ति की कोई व्यवस्था नहीं थी। रसूलाबाद, राजापुर जैसे कुछ क्षेत्र शहर के मध्य में विकसित हुए। अतः वर्ष 1965 से 72 के दौरान विभिन्न जलापूर्ति पुनर्गठन योजनाएँ लागू की गईं।

बड़े शहरों के पूर्व विकास के लिए वर्ष 1986-87 में उत्तर प्रदेश नगरीय विकास परियोजना के अन्तर्गत एक पैकेज कार्यक्रम तैयार किया गया। जिसे वर्ष 1987-88 में स्वीकृति मिली। इस कार्यक्रम के अन्तर्गत शहर के अभावग्रस्त क्षेत्रों में कार्य किया गया। जिसके लिए 22 नलकूप शहर के विभिन्न भागों में तथा दो 'ओवर हेड टैंकों' का निर्माण किया गया। अभावग्रस्त क्षेत्र की वितरण व्यवस्था भी पुनर्गठन की गई और पानी की बर्बादी से बचाने के लिए सार्वजनिक के लिए सार्वजनिक स्थानों पर 500 इंडिया मार्क नं० II हैन्डपम्प भी लगाये गये।

उपरोक्त के अतिरिक्त विभिन्न अयोजनों के अन्तर्गत 20 नये नलकूप और 15 की पुनः बोरिंग की वर्ष 1994 से 1998 के बीच की गई।

वर्तमान जलापूर्ति व्यवस्था 11 स्वतंत्र जलापूर्ति क्षेत्रों में विभाजित है। जलापूर्ति का स्रोत नदी एवं नलकूप है।

निम्नलिखित सारणी में क्षेत्र जनसंख्या एवं जल की आवश्यकता को प्रदर्शित किया गया है:—

सारणी - 3.6

क्षेत्रों का नाम	जनसंख्या वर्षों में 2001 2018		व्यवसायिक माँग की शामिल करते हुए जल की माँग (व्यक्ति/ली०/दिन)		स्रोत नदी/नलकूप
1 लूकरगंज	45600	54000	9 12	10 80	नदी
2 खुशरूबाग	119300	120000	23 86	24 00	नदी
3 अटाला	149000	198900	29 80	36 78	नदी
4 कीटगंज	10000	115000	20 60	23 00	नदी और नलकूप
5 सिविल लाइन	67200	95000	13 44	19 00	नदी और नलकूप
6 कर्नलगंज	129700	174000	25 94	34 80	ट्यूबवेल
7 सुलेम सराय	90500	162800	19 10	32 50	ट्यूबवेल
8 नैनी	160000	250000	32 00	50 00	ट्यूबवेल
9 रसूलाबाद	48500	86000	9 90	17.20	ट्यूबवेल
10 फाफामऊ	80000	140000	16 00	28.00	ट्यूबवेल
11 दारागंज	99000	114500	21 00	22 90	ट्यूबवेल
12 झूँसी	60000	84200	12.00	16.84	ट्यूबवेल
13 कन्टोमेन्ट एरिया	44600	55000	8.92	11.00	ट्यूबवेल
14 सूबेदारगंज रेलवे कालोनी	3600	3600	0 72	0 72	ट्यूबवेल
Total	1200000	1653000	242.40	330.60	

वर्तमान समय में 200 ली० प्रति व्यक्ति प्रतिदिन की जल की माँग के विपरीत 10 लाख की जनसंख्या 200 लीटर प्रति व्यक्ति प्रतिदिन की दर से जल पा रहा है। इस 200 लीटर प्रति व्यक्ति प्रतिदिन में 80 ली० प्रति व्यक्ति प्रतिदिन नदी जल से तथा 120 लीटर प्रति व्यक्ति प्रतिदिन 115 नलकूपों से किया जा रहा है। (मानचित्र संख्या 3.8)

यद्यपि वांछित स्थापित क्षमता उपलब्ध है। फिर भी सेवा का स्तर संतोषजनक नहीं है। कुछ क्षेत्रों में जल भराव की समस्या स्थायी रूप से बनी हुई है। विशेषकर गर्मियों में स्थिति और खराब हो जाती है। यह देखा गया है कि पिछले एक दशक से अधिक समय से केवल स्रोत की वृद्धि पर ही अधिक जोर दिया गया है। अभावग्रस्त

क्षेत्रों में नलकूप स्थापित किये गये हैं, लेकिन संग्रहण एवं उचित वितरण व्यवस्था के अभाव में इसका उपयोग पूरी तरह से नहीं किया गया है। नलों में कम पानी आने एवं दूरस्थ क्षेत्रों तक पानी न पहुँच पाने की शिकायत आम हो गई है।

करेली बाग में यमुना नदी पर स्थित तीन जल ग्रहण कूप हैं जो स्वच्छ जल स्टेशन खुशरूबाग की नदी जल स्वच्छ करने हेतु पहुँचाते हैं। पम्पिंग स्टेशन की कुल स्थापित क्षमता 160 किलो० लीटर प्रति मिनट है। हलॉकि निम्नलिखित कारणों से पम्प वांछित मात्रा में जल प्रेषित नहीं कर पाते हैं:-

- 1 यमुना का जल स्तर गर्मियों में नीचे चला जाता है।
- 2 जल ग्रहण कुँए लगभग 70-100 वर्ष पुराना है। इन जलग्रहण कुओं का जल दबाव ऐसा है कि ये पम्प साथ-साथ एवं सुचारु रूप से जल प्रेषित नहीं कर पाते हैं। जलग्रहण ढाँचा बहुत ही पुराना है। अतः कोई भी परिवर्तन जिसमें सिविल कार्य की आवश्यकता हो, लागू नहीं किया जा सकता है।
- 3 विद्युत आपूर्ति त्रुटिपूर्ण है।

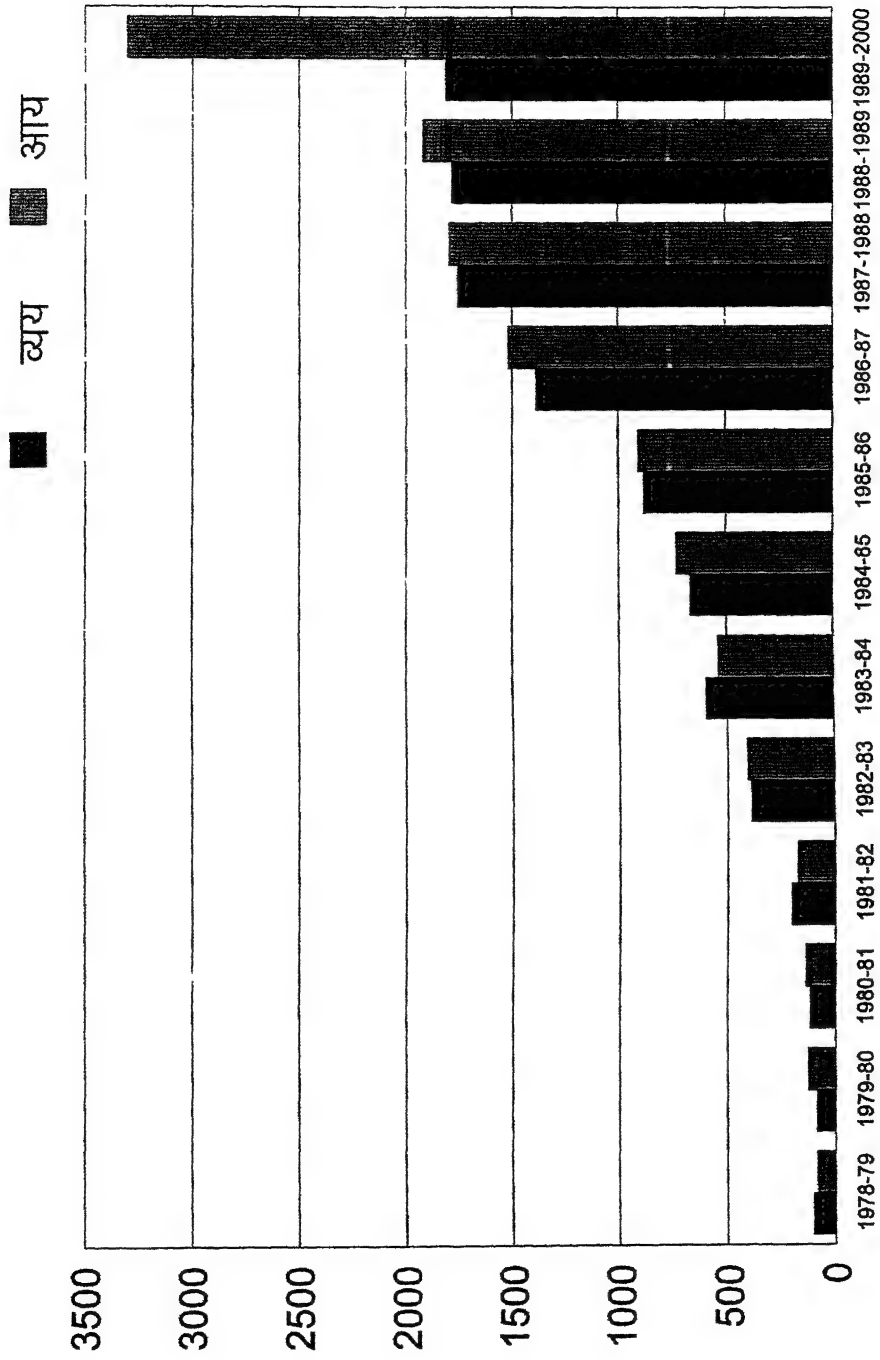
वर्तमान समय में सभी 5 क्षेत्रों के फीडर खुशरूबाग स्वच्छ जल प्रेषण स्थान आपूर्ति लाइन से जुड़े हुए हैं। पम्पिंग प्लांट भी क्षेत्रवार अलग नहीं हैं जो खुशरूबाग से जुड़े सभी क्षेत्रों में जल वितरण की व्यवस्था के विपरीत रूप से प्रभावित करते हैं। खुशरूबाग क्षेत्र सबसे बड़ा क्षेत्र है अतः इसको दो भागों में बांटना आवश्यक है। जिससे एक क्षेत्र से 60,000 से कम लोगों को जलापूर्ति की जा सके। इसी के अनुसार वर्तमान क्षेत्र के तीन स्वतंत्र उपक्षेत्र में विभाजित कर दिया जाना प्रस्तावित है। जिससे प्रत्येक क्षेत्र में एक स्वतंत्र बूस्टर स्टेशन है और जिसे खुशरूबाग जल संस्थान से जलापूर्ति की जाय।

यह अनुमान लगाया जाता है कि जनसंख्या वर्ष 2001 एवं 2018 में क्रमशः 12.0 लाख एवं 16.52 लाख हो जायेगी। भविष्य में वर्ष 2001 एवं 2018 की आवश्यकतानुसार निम्न प्रकार की आवश्यकता होगी। (सारणी 3.7)

वर्ष 2001 के लिए

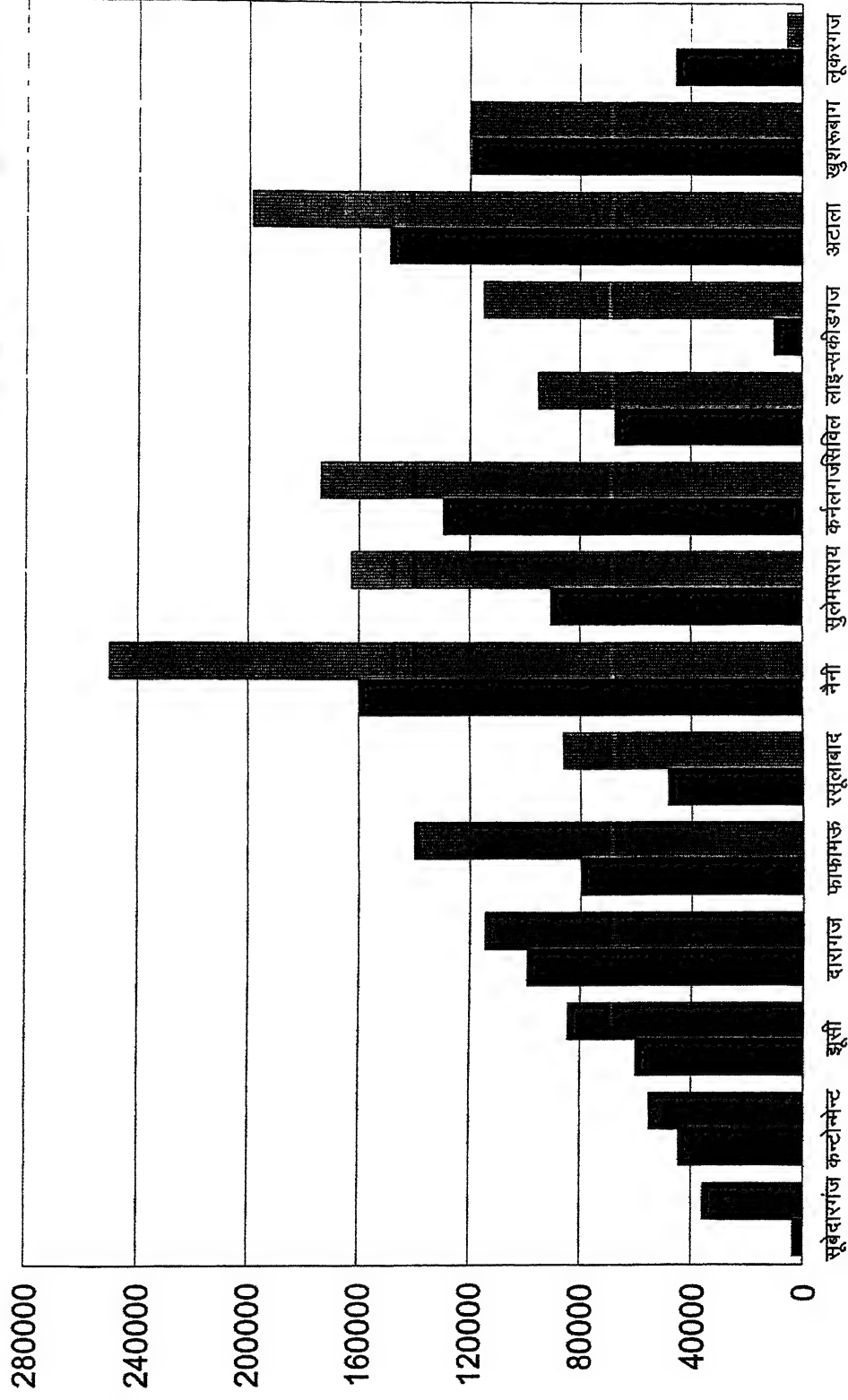
1 नदी जलग्रहण कूप एवं अशोधित जल ऊपर उठाने हेतु पम्प	-1
2 जलशोधन प्लांट (जल ग्रहण कूप से नजदीक)	200 M
3 स्वच्छ जल संग्रहण टैंक .	36 ली०/व्यक्ति/दिन
4 स्वच्छ जल संग्रहण टैंक	36 मिलीयन लीटर
5 अशोधित जल पम्पिंग प्लांट	45 ली०/व्यक्ति/दिन
6 स्वच्छ जल	2 Km.

इलाहाबाद विकास प्राधिकरण, इलाहाबाद आय-व्यय का तुलनात्मक विवरण (रु. लाख में)



इलाहाबाद शहर में सम्भावित जल की आवश्यकता

■ 2001 ■ 2018



मानचित्र सख्या 3.9

7 ओवर हेड टैंक	10 नम्बर
8 वितरण व्यवस्था	100 किमी
9 नलकूप	20

वर्ष 2018 हेतु

1 नलकूप	80 नये
2 वितरण व्यवस्था	40 किमी
3 ओवर हेड टैंक	3

वित्तीय आवश्यकता

वर्ष 2001 की आवश्यकतानुसार कुल अनुमानित व्यय लगभग 20 00 करोड रु० तथा वर्ष 2018 की आवश्यकतानुसार 25 00 करोड रु० का व्यय आने की सम्भावना है।

जलापूर्ति हेतु गठित ग्रुप की संस्तुति

माननीय अध्यक्ष जल निगम की अनुपस्थिति के कारण सर्वसम्मति से श्री शंकर लाल जायसवाल मुख्य नगर अधिकारी को ग्रुप-लीडर चुना गया। श्री बी० के० गुप्ता, प्रबन्ध, निदेशक, उत्तर प्रदेश जल निगम भी ग्रुप में की टीम लीडर चुने गये।

सर्वश्री रत्नाकर सिंह, श्री विहगेश सरन अधिशासी अभियंता उत्तर प्रदेश जल निगम एवं श्री आर०बी० सिंह, अधिशासी अभियन्ता जलसंस्थान को भी विचार विमर्श हेतु टीम में लिया गया।

उत्तर प्रदेश जल निगम द्वारा प्रस्तुत पेपर में 2001 एवं 2018 में इलाहाबाद में नगर की जनसंख्या 12.00 लाख एवं 16 53 लाख आंकी गयी है। 200 लीटर प्रति व्यक्ति प्रतिदिन पानी की आवश्यकता को लेते हुए कुल पानी की आवश्यकता 2001 के लिए 240 एम०एल०डी० तथा 2018 के लिए 330 एम०एल०डी० आंकी गई है।

वर्तमान में घरेलू उपयोग हेतु माना 150 लीटर प्रति व्यक्ति प्रतिदिन निर्धारित किया गया है। जिसके अनुसार गणना करने पर मॉग 2001 के लिए 180 एम०एल० डी० एवं म्युसिपल एवं औद्योगिक मॉग सम्मिलित नहीं है।

इलाहाबाद नगर पवित्र नदियों (गंगा एवं यमुना के संगम), इलाहाबाद हाईकोर्ट एवं विभिन्न सरकारी विभागों के मुख्यालय के लिए प्रख्यात है। जिसके कारण नगरीय क्षेत्र में एक बड़ी संख्या में यात्री/नागरिक आते हैं जो यहाँ की सुविधाओं का उपयोग करते हैं। माघमेला (वर्ष में एक माह तक) अर्द्धकुम्भ (प्रति छः वर्ष के बाद) एवम महाकुम्भ (प्रति बारह वर्ष के बाद) में यात्रियों की संख्या बहुत अधिक होती है और महाकुम्भ में लगभग 1 50 से 2 00 करोड़ यात्री यहाँ आते हैं। जिनमें से लगभग 30% यात्री नगरीय क्षेत्र में निवास करते हैं।

अतः मानक 150 लीटर प्रति व्यक्ति के स्थान पर कम से कम 200 लीटर प्रति व्यक्ति प्रति दिन मानक रखना इलाहाबाद नगर के लिए उचित है। यह भी आवश्यक है कि फर्लिंग पॉपुलेशन का आकलन विस्तृत रूप से कर लिया जाय।

2 वर्तमान में जलापूर्ति के स्रोत यमुना नदी (60 से 80 मिलियन लीटर प्रतिदिन) एवं नलकूपों से 120 मिलियन लीटर प्रतिदिन से जल उत्पादन किया जा रहा है परन्तु जलापूर्ति के प्रति जनता में असन्तोष है। जो ग्रीष्म में बढ़ जाता है। जिसके निम्न कारण हैं—

- 1 यमुना नदी एवं नलकूपों के जलस्तर में भारी कमी। करेला बाग का वाटर पम्पिंग स्टेशन पर गर्मी में
- 2 कुँओं से जलापूर्ति पूरी तरह प्रभावित होती है।
- 2 नगर का क्षैतिज रूप से तेजी से विस्तार एवं भौगोलिक परिस्थितियाँ
- 3 अनियमित विद्युत आपूर्ति/ यात्रिक कठिनाइयाँ।
- 4 खुशरूबाग स्वच्छ जल पम्पिंग स्टेशन से सीधे बहुत बड़ी जनसंख्या को एक ही प्वाइंट से जल वितरण करना।
- 5 जनक्रोश के कारण अल्पकालीन योजनाओं पर विशेष बल। केवल स्रोत बनाये गये, परन्तु जल वितरण नलिकाओं/ स्टोरेज क्षमता का विस्तार नहीं किया गया।

उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए वर्ष 2001 एवं 2018 के प्रस्ताव निम्न प्रकार निर्धारित होने चाहिए।

1 करेलाबाग में यमुना नदी पर इन्टकवेल का निर्माण। रॉ वाटर पम्पिंग प्लाट 15 किलो प्रतिमिनट -3 नग, CI राइजिंग मैन-750 मिली मीटर व्यास -2700 मीटर।

2 रानी मण्डी एवं स्वरूपरानी पार्क में नल पम्पिंग स्टेशन का निर्माण एवं उनको खुशरूबाग स्वच्छ जल पम्पिंग स्टेशन से भरने की व्यवस्था

- 3 वितरण प्रणाली -100 किमी
- 4 नलकूप -20 अदद
- 5 आर०सी०सी० सिरोपरि जलाशय- 10 अदद
- 6 सेग्रीगेशन ऑफ जोन खुशरूबाग
- 7 लीक डिटेक्शन/ बेस्ट प्रिवेन्शन, अवैधानिक जल संयोजन/ गृहों का सर्वे/ आदि।

अनुमानित लागत रु० 23 80 करोड़

वर्ष 2018 के लिए-मुख्य क्षेत्र जहाँ वृद्धि सम्भावित हो- नैनी, झूँसी, फाफामऊ, सुलेम सराय, करेली, इत्यादि। यह सभी क्षेत्र नल कूपों से आपूर्ति होंगे। (चित्र संख्या 3.9)

1 नलकूप

- (क) नये कलकूप - 80 अदद
- (ख) रिबोर नलकूप - 80 अदद
- 2 जल वितरण नलिका - 40 किमी०
- 3 शिरोपरि जलाशय - 3 नग
- अनुमानित लागत - 25 00 करोड

शासन/जलसंस्थान को आर्थिक कठिनाईयों को ध्यान में रखते हुए उपरोक्त धनराशि प्राप्त करने में बाध्य सहायता लेनी पड़ेगी और जल संस्थान की आर्थिक स्थिति बहुत अधिक सुधार करना पड़ेगा।

जल संस्थान की आर्थिक स्थिति निम्न कारणों से ठीक नहीं है।

- 1 उत्पादन लागत के अनुरूप जल मूल्यों का न होना।
- 2 वसूली एवं अन्य कार्यों में विभिन्न प्रकार के हस्तक्षेप
- 3 सगठनात्मक ढाँचे में कमियाँ आदि।

जनहित में जलसंस्थानों की प्राथमिकता आर्थिक स्थिति को सुधारने में होनी चाहिए और सामान्य संचालन एवं अनुरक्षण कार्यों से धीरे-धीरे अपने को दूर करते हुए मैनिटरिंग एवं सुपरवीजन पर ध्यान केन्द्रित करना चाहिए। इसमें प्राइवेट एजेंसीज का पूरा प्रयोग न होना चाहिए।

उपरोक्त खर्चें से जल संस्थान के ऊपर प्रतिवर्ष लागत 3.00 करोड़ का व्यय भार अतिरिक्त आयेगा। वर्तमान में जल संस्थान बिजली का केवल आंशिक रूप से भुगतान कर रहे हैं। जल संस्थान की आय बढ़ाने के लिए न्यूनतम जल मूल्यों की दरें जोकि वर्तमान में न्यूनतम 360 तक गृह कर निर्धारण में रुपये 360/- प्रतिवर्ष एवं गृहकर निर्धारण रुपये 361 से 1000 तक के लिए रुपये 480/- प्रतिवर्ष हैं। की कम से कम बढ़ाकर रुपये 75% (रु 361/- 1000/ कर निर्धारण) करना पड़ेगा साथ ही साथ जल मूल्य की दर रु० 2/- प्रति हजार लीटर से बढ़ाकर रु० 2 50-3/- प्रति हजार लीटर करना होगा। इससे जल संस्थान की आय लगभग 3 50 करोड़ रुपये बढ़ेगी। शनैः शनैः प्रति वर्ष जल संस्थान की अपनी जलमूल्य की दरों को संशोधित करना चाहिए।

सीवर व्यवस्था

माननीय अध्यक्ष, 30 प्रदेश जल निगम की अनुपस्थिति के कारण श्री शंकर लाल जायसवाल, मुख्य नगर अधिकारी की टीम का लीडर एवं श्री बी०के०गुप्ता प्रबन्ध निदेशक उत्तर प्रदेश जल निगम को टीम का टीम लीडर चुना गया।

उत्तर प्रदेश जल निगम द्वारा प्रस्तुत पेपर में 1998 की जनसंख्या 10.66 लाख एवं वर्ष 2013 के लिए 15 30 लाख आकी गई है। इस जनसंख्या द्वारा प्रयुक्त जल से जनित होने वाले सर्विज की मात्रा 159 92 एवं 226 32 मिलियन लीटर प्रतिदिन उपरोक्त वर्ष में आकी गई है।

वर्तमान में नगर का मात्र 35% भाग सीवर से आच्छादित है और उचित जल की मात्रा लगभग 160 मिलियन लीटर प्रतिदिन है जिसके शोधन हेतु मात्र 60 मिलियन लीटर प्रतिदिन शोधन संयन्त्र बना हुआ है। इसके अतिरिक्त छः इण्टरमीडियट सर्विज पम्पिंग स्टेशन है 3 बहुत पुराने हैं और उनमें लगे हुए पम्प भी पुराने होने के कारण बदलने की आवश्यकता।

वर्ष 2001 से सम्बंधित कार्य-प्रथम चरण

- 1 मोरगेट से अलोपीबाग तक 500 मि० मीटर व्यास 1950 मीटर।
- 2 अलोपीबाग से गऊघाट तक 900 मि० मीटर व्यास-3350 मीटर की राइजिंग मेन, अलोपीबाग पम्पिंग स्टेशन के पम्पिंग प्लांट बदलने सम्बन्धी कार्य आदि। लागत 396 70 लाख। नगर की सीवर लाइन की एक पूर्ण रूप सफाई एवं मरम्मत - रु० 271 24 लाख
- 3 अल्लापुर क्षेत्र में सीवर व्यवस्था एवं तत्सम्बन्धित कार्य रु० 1200 00 लाख
- 4 अशोक नगर, राजापुर, नेवादा, सिविल लाइन्स क्षेत्र में सीवर लाइन बिछाना एवं तत्सम्बन्धित कार्य-1000 00 लाख कुल योग रु० 2867 94 लाख
अर्थात् रु० 28 68 करोड़

वर्ष 2013 के लिए (द्वितीय चरण)

शेष कार्य जो गऊघाट जोन, कटरा, तेलियरगंज, सुलेम सराय, नैनी क्षेत्रों में सीवर व्यवस्था, राइजिंग जोन, पम्पिंग स्टेशन, टूटिमेन्ट प्लांट एवं तत्सम्बन्धी कार्य अनुमानित लागत रु० 140.87 रुपये

अर्थात् रु० 141.00 करोड़

इतनी बड़ी धनराशि पर कर्ज पर व्याज देना जलसंस्था। के आर्थिक संसाधनों द्वारा किसी भी स्थिति में सम्भव नहीं है। अतः इस पर शत प्रतिशत अनुदान देना आवश्यक है।

संस्कृति पर्यटन एवं खेल-कूद

संस्कृति: इलाहाबाद आदि काल से धर्म, दर्शन व संस्कृति का केन्द्र रहा है। प्रयाग राज की संस्कृतिक धरोहर का संरक्षण एवं प्रसाद उतना ही आवश्यक है जितना की नगर में समृद्धि सुख साधन एवं सम्पन्नता की व्यवस्था। यहाँ के दर्शनिय स्थल धार्मिक एवं संस्कृति भावनाओं से ओत-प्रोत है। यही कारण है कि हजारों वर्ष पूर्व से हुई कुम्भ तथा अर्द्धकुम्भ की परम्परा आज भी सजीव है और देश-विदेश से पर्यटक इस अवसर पर उपस्थित होते हैं और यहाँ (अनेकता में एकता) की भावना का समावेश दृष्टिगोचर होता है। अतः

1 उत्तर मध्य संस्कृतिक केन्द्र के कार्यक्रमों का फैलाव जन-जन तक और बढ़ाया जाय।

2 प्रयाग संगीत समिति, इलाहाबाद विश्वविद्यालय, हिन्दुस्तान एकेडमी, व हिन्दी साहित्य सम्मेलन आदि संस्थाओं में सांस्कृतिक गति विधियाँ तेज की जाय तथा इनका भी एक निर्धारित वार्षिक कैलन्डर हो ताकि पर्यटकों को पूर्ण सूचना रहे कि किस माह में इलाहाबाद आगमन पर उसे कौन से दर्शनीय अवसर मिल जाते हैं।

3 (त्रिवेणी महोत्सव) का महत्वपूर्ण आयोजन प्रतिवर्ष महाशिवरात्रि के अवसर पर आयोजित किया जाय उसकी सीमित में जिला प्रशासनिक अधिकारियों के अतिरिक्त जनप्रतिनिधियों को भी सम्मिलित किया जाय और शासन से सहायता प्राप्त एवम् शासकों स्थायी रूप दिया जाय।

4 सांस्कृतिक गौरव संस्थान जो नगर के प्रबुद्ध अनुभवी नागरिकों का सङ्ग है, को सुदृढ़ कराया जाये।

पर्यटन विकास

1 सर्वप्रथम, एक जिला पर्यटन निधि स्थापित की जाये।

2 तत्पश्चात् एक जिला पर्यटन सीमित गठित हो जिसमें निर्वाचन प्रतिनिधियों, अधिकारियों के साथ-साथ विभिन्न सांस्कृतिक गतिविधियों से सम्बन्ध व्यक्तियों को भी सम्मिलित किया जाय।

3 पर्यटक वाराणसी बहुत आते हैं, यदि इलाहाबाद को वाराणसी से पर्यटन हेतु सम्बन्ध किया जाये तो पर्यटक दोनों स्थान देखना चाहेंगे।

4. एक ऐसा पर्यटक निवास विकसित हो, जहाँ बच्चों के लिए भी मनोरंजन की व्यवस्था हो। साथ ही रेल विभाग में उपलब्ध डारमिट्री का पर्यटकों के लिए उपयोग कराया जाये तथा उत्तर प्रदेश पर्यटन द्वारा 'रैन बसेरा' का निर्माण हो और इसी प्रकार का 'रैन बसेरा' इलाहाबाद विकास प्राधिकरण भी निर्मित करा ले।

5 “ट्रेवेल एजेन्सी” तथा “गाइड” जो उत्तर प्रदेश पर्यटन द्वारा पंजीकृत हो, की व्यवस्था इलाहाबाद में कराई जाये।

6 वार्षिक माघ मेला हेतु, बौद्ध के इस ओर, स्थायी व्यवस्था राज्य सरकार द्वारा कर दी जाये ताकि प्रत्येक वर्ष का खर्चा कम हो जाये।

7 इलाहाबाद को सभी प्रादेशिक राजधानियों से सीधी ट्रेनों से जोड़ दिया जाय। विशेष रूप से “शताब्दी ट्रेन” यथाशीघ्र प्रारम्भ कर दी जाये।

8 उत्तर प्रदेश पर्यटक द्वारा निर्मित होने वाला यात्री निवास अरैल में न बनकर शहर की ओर, स्टेशन के निकट निर्मित है।

9 पर्यटन से सम्बन्धित इलाहाबाद के सभी धार्मिक, ऐतिहासिक व सांस्कृतिक स्थलों की पूर्ण सूचना की एक सचित्र पुस्तिका उत्तर प्रदेश पर्यटन विभाग द्वारा प्रकाशित है।

10 रेलवे स्टेशन पर पर्यटकों को पूर्ण जानकारी प्रदान करने हेतु एक सूचना-बूथ व स्टाल निर्मित किया जाये।

11 बौद्ध स्थलों में कौशाम्बी को भी सम्मिलित किया जाय और वहाँ विशेष रूप से साधना केन्द्र, यात्री निवास, पेयजल एवं विद्युत, आदि की समुचित व्यवस्था की जाय।

खेलकूद

1 खेलकूद को उच्च वरीयता प्रदान की जाय ताकि खिलाड़ियों का उत्साह वर्धन हो। गर्व का विषय है कि इंग्लैण्ड तथा हंगरी जाने वाली जिमनास्टिक के सभी बालक इलाहाबाद के हैं।

2 इलाहाबाद में दो स्टेडियम निर्मित हो, प्रत्येक में 500 खिलाड़ियों के खेल-कूद की व्यवस्था हो क्योंकि वर्तमान स्टेडियम माननीय उच्च न्यायालय के आदेशानुसार वहाँ से हटाया जाना है।

3 इलाहाबाद विकास प्रधिकरण द्वारा प्रत्येक एक वर्ग किमी के क्षेत्र में छोटे-बड़े खेल के मैदान एवं पार्क निर्मित करायें जायें।

4 केन्द्रीय मानव संसाधन मंत्रालय की समिति ने खेल-कूद को पृथक विषय के रूप स्वीकार किया है जिसको विद्यालयों में लागू किया जाय।

5 लूकर गज मे चुनी गई “साईट” पर ऐथलेटिक व फुटबाल स्टेडियम विकसित किया जाय।

6 महिलाओं के लिए एक पृथक “स्पोर्ट्स कालेज” को स्थापना कराई जाये जिसमे 5-6 खेलों के साथ पढाई की भी समन्वित व्यवस्था हो। इसके लिये झूँसी मे 4-5 एकड का स्थान चुन लिया गया है, इसी के अतर्गत एक योग केन्द्र भी विकसित किया जाय।

7 म्योहाल के अतिरिक्त एक अन्य स्पोर्ट्स काम्पलेक्स का विकास, जिसका क्षेत्रफल 50x30 मीटर तथा जिसकी 500 दर्शको की हो, निर्मित कराया जाये।

8 इलाहाबाद मे बैडमिंटन मे राष्ट्रीय स्तर पर योगदान दिया है किन्तु मँहगी “शटल-काक” के कारण खिलाडियों को कठिनाई आ रही है। इनको सब्सीडाइज्ड दामो पर शटल काक उपलब्ध कराई जाय।

9 जल खेल-कूद के लिए इलाहाबाद मे अत्यधिक सम्भावनायें हैं। इसका केन्द्र अरैल के स्थान पर यमुना तट पर ही मिन्टो पार्क और बलुआघाट के बीच चयनित किया जाय।

10 खेल-कूद एसोशियसन को उत्साहित कर उनकी संख्या बढ़ाई जाये तथा नगर निगम आदि के खेल-कूद निधि का उपयोग, इस कार्य के प्रोत्साहन के लिए भी, किया जाय।

अत में सीमित का विषय है कि प्रयाग की गौरवशाली सांस्कृतिक तथा दार्शनिक धरोहर का संरक्षण तथा प्रसार हो। पर्यटन, खेल-कूद तथा रंगमंच को बढ़ावा मिले, सत्ता की सस्कृति के स्थान पर सस्कृति की सत्ता का वर्चस्व हो। नगर बौद्धिक दृष्टि से भी सम्पन्न हो। प्रगति उन्मुख प्रधान मंत्री माननीय अटल बिहारी जी के शब्दों में “तेरा वैभव अमर रहे माँ, हम दिन चार रहें न रहे”।

इलाहाबाद सिविल लाइन्स क्षेत्र के विकास पर गठित उप समूह के सुझावों

1 अंग्रेजों द्वारा कलकत्ता के चौरंगी क्षेत्र के बाद इलाहाबाद का सिविल लाइन्स दूसरा ऐसा नगर था जिसका सुनियोजित विकास एक नियोजित ले आउट बनाते हुए आज से 150 साल पूर्व किया था। इस प्रकार यह भारत के सबसे पहले नियोजित शहरों में से एक है। इसमें काफी चौड़ी सड़के हैं और सभी सड़के एक दूसरे से 90° के कोण पर जुड़ती हैं तथा 2-3 एकड़ के बड़े प्लॉट बने हुए हैं जिसमें आलीशान बगले हैं और काफी हरियाली है। इस प्रकार शहर के इस हिस्से को संरक्षित किया जाना आवश्यक है।

2 सिविल लाइन्स के वर्तमान स्वरूप को ज्यादा से ज्यादा समय संरक्षित रखने के लिए इस हिस्से का जोनल प्लान महायोजना के अन्तर्गत बनाया जाना उचित होगा जिसमें सड़कों के स्वरूप, गाड़ियों के पार्किंग स्थल, हरियाली सुरक्षित रखने के उपाय तथा इस क्षेत्र के व्यावसायिक व आवासीय क्षेत्रों की मुख्य सड़कों एवं भवनों के रंग व डिजाइन में एकरूपता लाने हेतु नियम बनाया जाय तथा उसका अनुपालन सुनिश्चित किया जाय। अभी यह नया विकसित होता हुआ जा सकता है और आसान भी होगा।

3 सिविल लाइन्स क्षेत्र का मुख्य व्यावसायिक क्षेत्र “वाहन विहीन क्षेत्र” के रूप में बनाये जाने के लिए नियम बनाये जाने की आवश्यकता है और ऐसे क्षेत्र में वाहनों के प्रवेश पर जुर्माना आदि किया जा सकता है ताकि प्रदूषण से बचा जा सके। इसके साथ ही साथ सिविल लाइन्स के व्यावसायिक क्षेत्र के चारों किनारों पर पर्याप्त पार्किंग स्थल निर्धारित करना होगा ताकि वाहन वहाँ पार्क करके लोग पैदल आ जा सकें।

4 सिविल लाइन्स क्षेत्र अपनी प्राकृतिक हरियाली के लिए मशहूर है, अतः इसे बचाये रखने के लिए इस क्षेत्र में हरे-भरे पेड़ों को काटने सम्बन्धी नियम सामान्य से ज्यादा कठोर बनाया जाना चाहिए। जिससे यहाँ के पेड़ काटना कठिन हो जाये और प्रक्रिया काफी दुरुस्त बनी रहे, ऐसी स्थिति में ही यहाँ की हरियाली लम्बे समय तक बचाया जा सकता है। इसके अतिरिक्त दूसरा उपाय यह भी किया जा सकता है कि यहाँ के भू-स्वामियों को उनके प्लॉट के क्षेत्रफल के अनुपात में पेड़ लगवाने सम्बन्धी नियम जोनल प्लान में कर दिया जाये ताकि हरियाली सुरक्षित रह सके। पेड़ न लगवाने पर जुर्माना लगाने की कार्यवाही भी होनी चाहिए।

5 इस क्षेत्र की सुन्दरता और एक रूपता बनाए रखने के उद्देश्य से विभिन्न सड़कों पर दुकान और भवनों के डिजाइन प्रोजेक्शन एक ही प्रकार के हों तथा अलग-अलग गलियों में अलग-अलग रंग योजना लागू की जाय।

6 पी०डी० टण्डन पार्क का ऐतिहासिक महत्व है, परन्तु यह उपेक्षा का शिकार हो रहा है। अतः इसके संरक्षण, रख रखाव व सुन्दरीकरण की व्यवस्था की जानी चाहिए।

7 व्यावसायिक क्षेत्र में जनसामान्य की सुविधा के लिए मूत्रालय तथा शौचालय स्थापित किया जाना आवश्यक है तथा इसकी देख-रेख “सुलभ” जैसी संस्थाओं को दिया जाना चाहिए।

8 शान्ति व कानून व्यवस्था के बढ़ते हुए खतरो को देखते हुए व्यावसायिक क्षेत्रों में पुलिस बूथ व वायरलेस सेट युक्त मोबाइल यहाँ हर समय तैयार रहे ताकि कोई अवांछित घटना न हो और यदि हो तो उस पर तत्काल प्रभावी कार्यवाही हो सके।

9 बिजली के खम्भे सड़कों में अतिक्रमण को बढ़ावा देते हैं अतः इन्हें हटाकर बिजली के तार भूमिगत कर दिये जाये ताकि सड़को की चौड़ाई बढ़ सके और आवागमन में सुविधा हो।

10 चूँकि सड़के और पटरियों सिविल लाइन्स में काफी चौड़ी है। अतः पटरियों पर एक लाइन छायादार तथा दूसरी लाइन शोभादार वृक्ष लगवा दिये जाये जिससे इन सड़को की खूबसूरती और बढ़ जाये।

11 सिविल लाइन्स के बगलो के आउट हाउसेज में सागरपेशा लोग रहते हैं और उनकी सख्या बगले के निवासियों की संख्या से ज्यादा है अतएव जब कभी बंगलों की भूमि का विभाजन हो उस समय उनके लिए आवास हेतु स्थान सुरक्षित रखा जाय या सिविल लाइन्स में कुछ स्थानों पर उनके लिए आवासिय कालोनियों बना दी जाये ताकि उनको बाहर विस्थापित न होना पड़े। सागरपेशा लोग पीढ़ियों से मुख्य बंगलों का हिस्सा रहे हैं और उन्होंने उनकी सेवा की है अतः उनकी ओर ध्यान अवश्य दिया जाना चाहिए।

12 सरोजनी नायडू मार्ग तथा थार्नहिल रोड जहाँ पर सरकारी कार्यालय स्थापित हैं दिन के समय बहुत सारी गुमटी व ठेले इक्के हो जाते हैं और ट्रैफिक आवागमन में कठिनाइयाँ होती हैं। ऐसे स्थानों पर स्थित चौड़ी सड़क की पटरियों पर दुकानें बना कर उनको आवंटित कर दी जाय ताकि कार्यालयों में काम करने वाले हजारों लोग साफ सुथरी व अच्छी दुकानों पर बैठ कर चाय पानी खाने का लाभ उठा सके और ठेलों के कारण सड़क पर अनावश्यक बाधा न उत्पन्न हो सके।

13 अवारा पशुओं के कारण कई बार दुर्घटनायें हो जाती हैं। अतः यह सुझाव आया कि सिविल लाइन्स को “कैटिल फ्री जोन” बना दिया जाय और यहाँ पर नगर महापालिका अधिनियम के अन्तर्गत आवारा पशुओं को बन्द करने के कानून का पालन सख्ती से किया जाय।

14 सड़को के किनारे व दुकानों की संख्या दिनों-दिन बढ़ती जा रही है और ये लोग सड़कों के किनारे ही अपना व्यवसाय करते हैं जो कि स्पष्ट रूप से सार्वजनिक भूमि पर अतिक्रमण में आता है। इन अतिक्रमणों के विरुद्ध कानूनी रूप से कार्यवाही की जानी चाहिए तथा यदि सम्भव हो तो ऐसे गैरेजों व गाड़ियों की मरम्मत वाली दुकानों को मुख्य व्यावसायिक केन्द्र से हटाकर अन्यत्र कर दिया जाय क्योंकि ये काफी जगह घेरती हैं और आवागमन में बाधा उत्पन्न करती हैं।

15 एम०जी० मार्ग पर स्थित रोड वेज बस अड्डे को भी स्थानान्तरित करने का सुझाव भी आया कि सिविल लाइन्स में किसी प्रकार की बस चाहे सरकारी हो अथवा निजी टेम्पो व भारी वाहन के प्रवेश पर प्रतिबन्ध लगाया जाय।

16 सिविल लाइन्स में सरकार की फ्री होल्ड पालिसी के कारण 2-3 एकड़ वाले बड़े बगलों के विभाजन होकर छोटे-छोटे प्लॉटों के बिना इलाहाबाद विकास प्राधिकरण से ले आउट पास कराया, विक्रय हो रहे हैं और अनियोजित ढंग से विकास हो रहा है। इस क्षेत्र में प्लॉटों की रजिस्ट्री पर तब तक रोक लगायी जाय जब तक भू-स्वामी अपने प्लॉट के भू-विभाजन का ले-आउट प्राधिकरण से पारित नहीं करा लेता।

चौक का विकास

माननीय उच्च न्यायालय के न्यायमूर्ति श्री मारकण्डेय काटजू के निर्देश पर इस विषय पर भी उप समूह में चर्चा हुई। इलाहाबाद का चौक क्षेत्र बहुत घना बसा हुआ है। इसमें पर्याप्त पार्किंग के स्थान नहीं हैं, सड़के अतिक्रमण के कारण सरकारी हो गयी हैं। जिसके कारण रोड जाम समय-समय पर होता रहता है और आवागमन में दिक्कत होती है। इसके सुधार हेतु निम्न सुझाव दिये गये हैं —

1 पार्किंग की समस्या के निराकरण हेतु प्रतिभागियों द्वारा यह सुझाव दिये गये कि मोहम्मद अली पार्क के पास किसी स्थान पर एक अण्डर ग्राउण्ड पार्किंग व्यवस्था बना दी जाय।

2 यह बताया गया कि सड़क के किनारे पेवमेन्ट पर दुकानदारों द्वारा शेड लगा दिये गये हैं और ऊपर बारजा बढ़ा दिये गये हैं। इस प्रकार सड़को पर अतिक्रमण से पटरिया संकुचित हो गई हैं ऐसे अतिक्रमणों को हटाया जाना चाहिए ताकि पैदल चलने वाले नागरिकों को सुविधा हो सके।

3 खुशरूबाग के पास राज्य परिवहन निगम का बस अड्डा है जो सड़क के किनारे है और अधिकतर यहाँ सड़क जाम रहता है जिसे यहाँ से शिफ्ट कर दिया जाय। इलाहाबाद विकास प्राधिकरण द्वारा बताया गया कि इस सम्बन्ध में नेहरू पार्क के समीप स्थल चिह्नित कर दिया गया है और इसके शिफ्ट करने की कार्यवाही की जा रही है।

4. चौक क्षेत्र में ट्रॉफिक प्रबन्ध पर विशेष ध्यान दिया जाना है और जहाँ तक हो सके कुछ क्षेत्र में “वन-वे ट्रॉफिक” लागू कर दिया जाये। और उनका इनफोसमिन्ट शक्ति से किया जाना उचित होगा।

इलाहाबाद सिविल लाइन्स क्षेत्र का विकास

इलाहाबाद नगर पवित्र गंगा यमुना एवं अदृश्य सरस्वती के संगम पर स्थित एक अत्यन्त महत्वपूर्ण पौराणिक शहर है। इस शहर का धार्मिक महत्व यहाँ प्रत्येक वर्ष जाड़े में होने वाला माघ मेला एवं बारह वर्ष पर होने वाला कुम्भ मेला तथा छः वर्ष पर होने वाला अर्द्धकुम्भ मेले में देखा जा सकता है। कुम्भ मेला एवं अर्द्धकुम्भ मेले में न देश के कोने-कोने से व्यक्ति आते हैं बल्कि विदेशी पर्यटक भी विश्व के इस विशालतम जनसमूह को देखने के लिए आकर्षित होते हैं। संगम क्षेत्र के अतिरिक्त इलाहाबाद में मुगल कालीन किला, खुशरूबाग, आनन्द भवन, उच्च

न्यायालय, इलाहाबाद विश्वविद्यालय आदि है। इलाहाबाद नगर का सिविल लाइन्स क्षेत्र ब्रिटिश काल से ही एक सुन्दर ले आउट से बसा क्षेत्र रहा है, यहाँ पर महत्वपूर्ण चौड़े मार्ग यथा महात्मा गाँधी मार्ग, थार्नहिल रोड, हेस्टिंग रोड (न्यायामार्ग), सरदार पटेल मार्ग एव बेली रोड तथा कमला नेहरू रोड आदि है। इसके अतिरिक्त पूरब, पश्चिम एव उत्तर दक्षिण दिशाओं में कई छोटे मार्ग भी है।

सिविल लाइन्स क्षेत्र से ही सटा हुआ पूरब तरफ लगभग 150 एकड़ में हरा-भरा अल्फ्रेड पार्क है सिविल स्टेशन क्षेत्र पश्चिम तरफ कैन्टोमेंट बोर्ड क्षेत्र से तथा उत्तर तरफ कैन्टोमेंट बोर्ड क्षेत्र से मूल रूप से जुड़ा हुआ था परन्तु अब उत्तर तरफ राजापुर एव कटरा क्षेत्र विकसित हो चुके हैं इस प्रकार सिविल स्टेशन क्षेत्र पूरब तरफ किला क्षेत्र के कैन्टोमेंट बोर्ड से जुड़ा हुआ था, परन्तु अब बीच में जार्ज टाउन, सोहबतिया बाग, बैरहना आदि मुहल्ले भी विकसित हो चुके हैं इस प्रकार वर्तमान सिविल लाइन्स क्षेत्र पश्चिम में उच्च न्यायालय पूर्व में अल्फ्रेड पार्क दक्षिण में नवाब यूसुफ रोड एव उत्तर में थार्नहिल रोड को ही माना जा सकता है।

वर्तमान स्वरूप:- ब्रिटिश काल के सिविल स्टेशन क्षेत्र सुन्दर सड़कों के नेटवर्क से जुड़ा बड़े-बड़े बंगलों के रूप में स्थित था। यह भूमि नजूल भूमि रही है और अंग्रेजों के भारत छोड़ने के साथ यह भूमि पट्टे पर लोगों को दी गई। अधिकांश पट्टे नब्बे वर्ष की अवधि के लिए दी गई जिसकी अवधि भी 1960 से 1970 के बीच समाप्त हो गई। कालान्तर में मा० स्वीच न्यायालय के आदेशानुसार इनके नवीनीकरण का भी आदेश दिया गया। अब उ०प्र० सरकार के निर्देशानुसार इन नजूल भूखण्डों को फ्रीहोल्ड में भी परिवर्तित करने का कार्य प्रारम्भ हुआ कुछ बंगले फ्री होल्ड में परिवर्तित हो चुके हैं परन्तु कालान्तर में मा० स्वीच न्यायालय द्वारा स्थगन आदेश देने के कारण यह कार्य ठप पड़ा हुआ है।

स्वतंत्रता प्राप्ति के बाद यद्यपि सिविल लाइन्स क्षेत्र का विकास बहुत धीमी गति से हुआ है, फिर भी महात्मा गाँधी मार्ग पर गिरजाघर चौराहे से पूर्व तरफ हनुमान मन्दिर तक का क्षेत्र कार्मिशियल एव कार्यालय के रूप में विकसित हुआ है। उत्तर दक्षिण जाने वाले सरदार पटेल मार्ग नवाब युसुफ रोड से लेकर वर्तमान जी०टी० रोड (पुराना कानपुर रोड) इस व्यवसायिक क्षेत्र के रूप में प्रयुक्त हो रहा है। इन मुख्य मार्गों के सामान्तर स्थित अन्य मार्गों पर भी अब धीरे-धीरे व्यवसायिक गतिविधियाँ प्रारम्भ हो रही हैं। कुछ विगत वर्षों से इलाहाबाद विकास प्राधिकरण द्वारा निर्मित इन्दिरा भवन तथा संगम प्लेस के नाम से एक प्राइवेट बहुमंजली इमारत अस्तित्व में आ चुकी है। अन्य इमारतें एक मंजिल अथवा दो मंजिला हैं। इस आवासिय भाग में बड़े-बड़े बंगले स्थित हैं। इन बंगलों में लगे वृक्षों के चतुर्दिक के कारण ही सिविल लाइन्स का क्षेत्र हरा भरा क्षेत्र है परन्तु जनसंख्या के बढ़ते दबाव, भूमि के बढ़ते मूल्य, परिवार के विघटन, फ्रीहोल्ड की नीति एवं भू-विक्रय मूल्य से अच्छे धन की प्राप्ति की आशा के कारण सिविल लाइन्स क्षेत्र के बड़े-बड़े बंगलों का स्वरूप अब परिवर्तित होकर छोटे-छोटे टुकड़ों में होता जा रहा है। जहाँ पर व्यवसायिक आवासीय निर्माण प्रारम्भ हो चुका है। बड़े भूखण्डों के विभाजन के फलस्वरूप वृक्षों की कटान भी हो रही है और सिविल लाइन्स क्षेत्र अपने मशहूर हरियाली का स्वरूप धीरे-धीरे खोता जा रहा है। (मानचित्र संख्या 3.1)

विकास

समय की गति के साथ बगलो के स्वरूप में परिवर्तन हो रहे हैं और पुराने भवन कला के स्थान पर आधुनिक भवन कला से सुसज्जित निर्माण अस्तित्व में आ रहे हैं। परन्तु इसी के साथ इन पुराने बगलो में सैकड़ों वर्ष से रह रहे सागर पेशा निवासियों को सुनियोजित ढंग से बसाने की आवश्यकता है अन्यथा सिविल लाइन्स क्षेत्र एक 'स्लम' क्षेत्र के रूप में शहर के अन्य मुहल्लों की भाँति विकसित हो जायेगा।

समस्याएँ एवं समाधान

इलाहाबाद के सिविल लाइन क्षेत्र के स्वरूप को बनाये के लिए निम्न समस्याओं की तरफ दिये जाने की आवश्यकता है।

- 1 बढ़ती जनसंख्या के अनुरूप महात्मा गाँधी भारी एव सरदार पटेल मार्ग तथा इसके सामान्तर की सड़कों पर भविष्य की बाजार की रूपरेखा एवं भवन डिजाइन आदि तय करना होगा।
- 2 इस क्षेत्र की हरियाली को बनाये रखने हेतु प्रयास करना है यदि आवश्यक हो तो तदनुसार कानून बनाना होगा।
- 3 सड़क की पटरियों के किनारे अतिक्रमणों से बचाने के लिए उसकी रूप-रेखा तय करना इसमें सुन्दर पटरी, पार्किंग का विकास एवं फव्वारों आदि की व्यवस्था हो सकती है।
- 4 सिविल लाइन्स क्षेत्र की मुख्य बाजार को बढ़ते वाहनो के प्रदूषण से मुक्त करने के लिए वाहन फ्री ज़ोन बनाना। इस कार्य हेतु सिविल लाइन्स मुख्य बाजार के इर्द-गिर्द कुछ स्थानों पर पार्किंग की स्थाई व्यवस्था करनी होगी। इस पार्किंग के स्वरूप वित्त तथा रख-रखाव आदि की भी व्यवस्था करनी होगी।
- 5 मुख्य सड़कों को किनारे एवं उनके सामान्तर पीछे की सड़कों पर भी भवनों की एक रूपता, डिजाइन का निर्धारित करना बहुमंजिली भवनों के सम्बन्ध में भी उनके स्वरूप साइज आदि का निर्धारण करना।
- 6 सार्वजनिक भूमि पर किसी तरह के अस्थायी परमिट आदि की व्यवस्था को नगर निगम द्वारा समाप्त किया जाना।
- 7 उचित जलापूर्ति तथा ड्रेनेज एवं सीवर की व्यवस्था करना ताकि अति पृष्ठ के समय भी जल भराव की स्थिति उत्पन्न न हो।
- 8 सड़कों के किनारे एक तरह के वृक्षों का वृक्षारोपण तथा सिविल लाइन्स मुख्य बाजार आने वाले विभिन्न भागों के किनारे सजावटी पौधों का पोषण एवं उनके उचित रख-रखाव की व्यवस्था। प्रमुख चौराहे पर मूर्तियों, फव्वारों के साथ पार्कों का विकास।

9 पी०डी० टण्डन पार्क का सुनियोजित विकास करना ताकि इस ऐतिहासिक पार्क में चुनाव आदि के समयजन-सभाओं का आयोजन किया जा सके, और सामान्य आकर्षित पार्क के रूप में प्रयुक्त हो सके।

10 स्थान-स्थान पर सार्वजनिक सुविधाओं यथा सार्वजनिक प्रसाधन, पेयजल, टेलीफोन बोथ आदि की व्यवस्था करना।

11 सुरक्षा के लिए मुख्य बाजार के चारों ओर वायरलेस सेट युक्त पुलिस चौकी की व्यवस्था तथा मुख्य सिविल लाइन्स चौराहे पर भी इसी प्रकार की व्यवस्था।

12 सुन्दर स्ट्रीट लाइट तथा उचित विद्युत आपूर्ति की व्यवस्था।

13 पूरे सिविल लाइन्स क्षेत्र के एकीकृत प्रशासन हेतु किसी एक विभाग को नोडल विभाग के रूप में विकसित करना और अन्य विभागों द्वारा वांछित सहयोग की व्यवस्था करना।

14. प्राइवेट भवनों के परिसर में भी एक तरह के सजावटी पौधों के वृक्षारोपण की व्यवस्था तथा बड़े बगलों में पारम्परिक वृक्षों यथा नीम, पीपल, आम, अमरूद एवं इमली आदि के वृक्षारोपण की व्यवस्था।

15 भवनों के एक तरह के रंग के प्रयोग करने की व्यवस्था।

16. सिविल लाइन्स क्षेत्र से होकर गुजरने वाली जी०टी०रोड का अन्यत्र स्थानांतरित करने की व्यवस्था एवं जब तक यह कार्य न हो सके तब तक सड़कों को इस प्रकार से चौड़ा करना कि यातायात सुगमता पूर्वक चल सके और रोड पर किसी तरह की जाम आदि न हो सके।

17. दुकानों एवं भवनों के डिजाइन एवं प्रोजेक्शन में एकरूपता।

18. बिना इलाहाबाद विकास प्राधिकरण से ले आउट/सबडिवीजन स्वीकृत हुए भूखण्डों की रजिस्ट्री पर प्रतिबंध आवासिय भूखण्डों की न्यूनतम साइज 200 वर्गमीटर से कम नहीं होनी चाहिए।

19. नियमित रूप से सड़कों की धुलाई की व्यवस्था।

20. नियमित रूप से सड़कों के लिए सफाई की व्यवस्था एवं एक स्थाई गैंग इस कार्य के लिए तैनात रखना।

21. आटो मोबाइल्स क्षेत्र की दुकानों को किसी एक क्षेत्र पर विकसित करने की व्यवस्था तथा सड़क में स्थान-स्थान पर मोटर गैरेज को बंद करना। इसके लिए यदि आवश्यक हो तो मास्टर प्लान में कुछ विशेष सड़कों पर ही आटोमोबाइल्स एवं गैरेज के व्यवसाय की अनुमति प्रदान की जाय।






22 गुप्तियों, ठेलों आदि को मुख्य सड़कों पर प्रतिबन्धित करना।

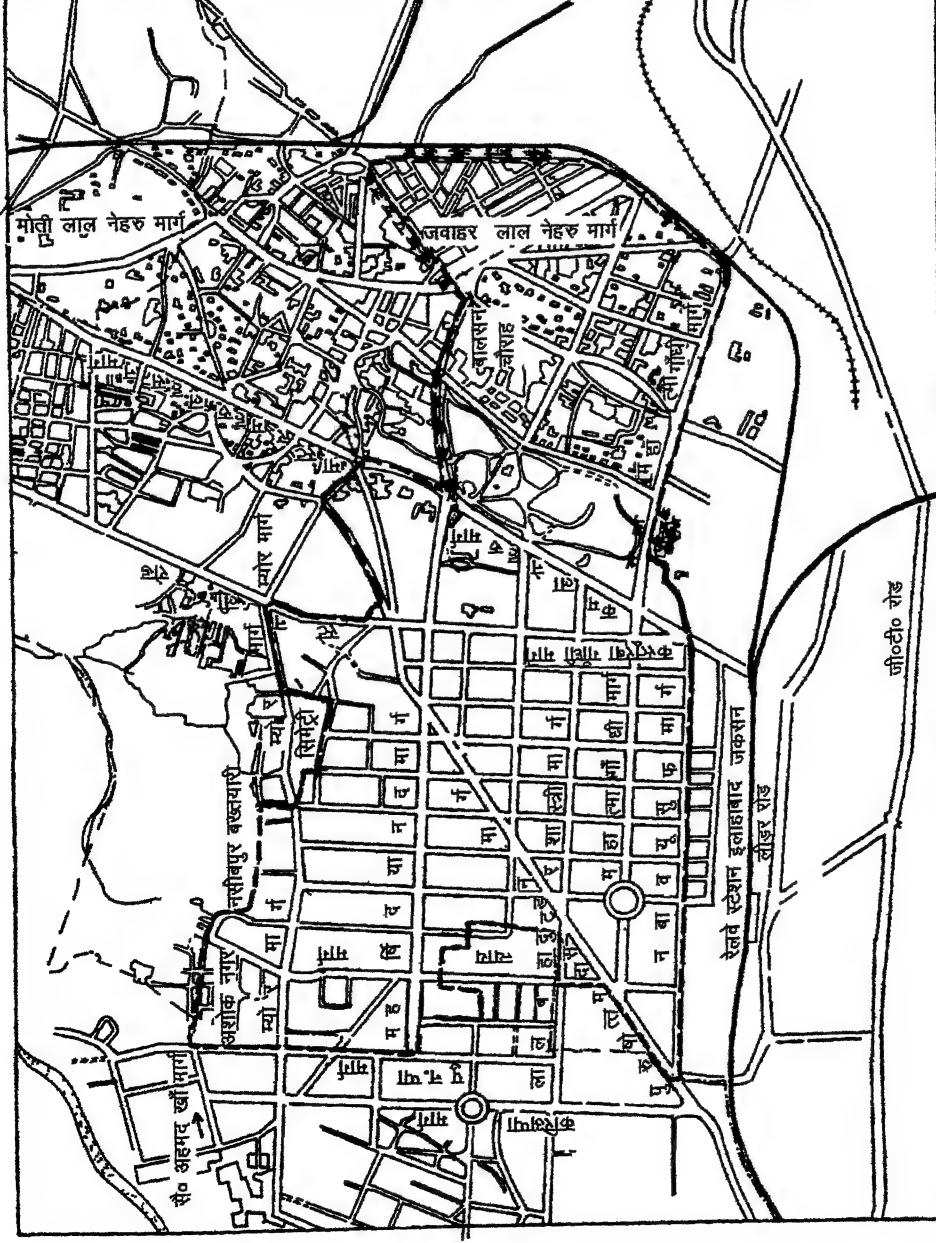
23 दुकानों के खुलने एवं बन्द करने का समय निर्धारित करना।

24. शहर में किसी एक क्षेत्र में सागर-पेशा निवासियों के बसने की व्यवस्था करना।

सिविल लाइन्स जोन

संकेतिका

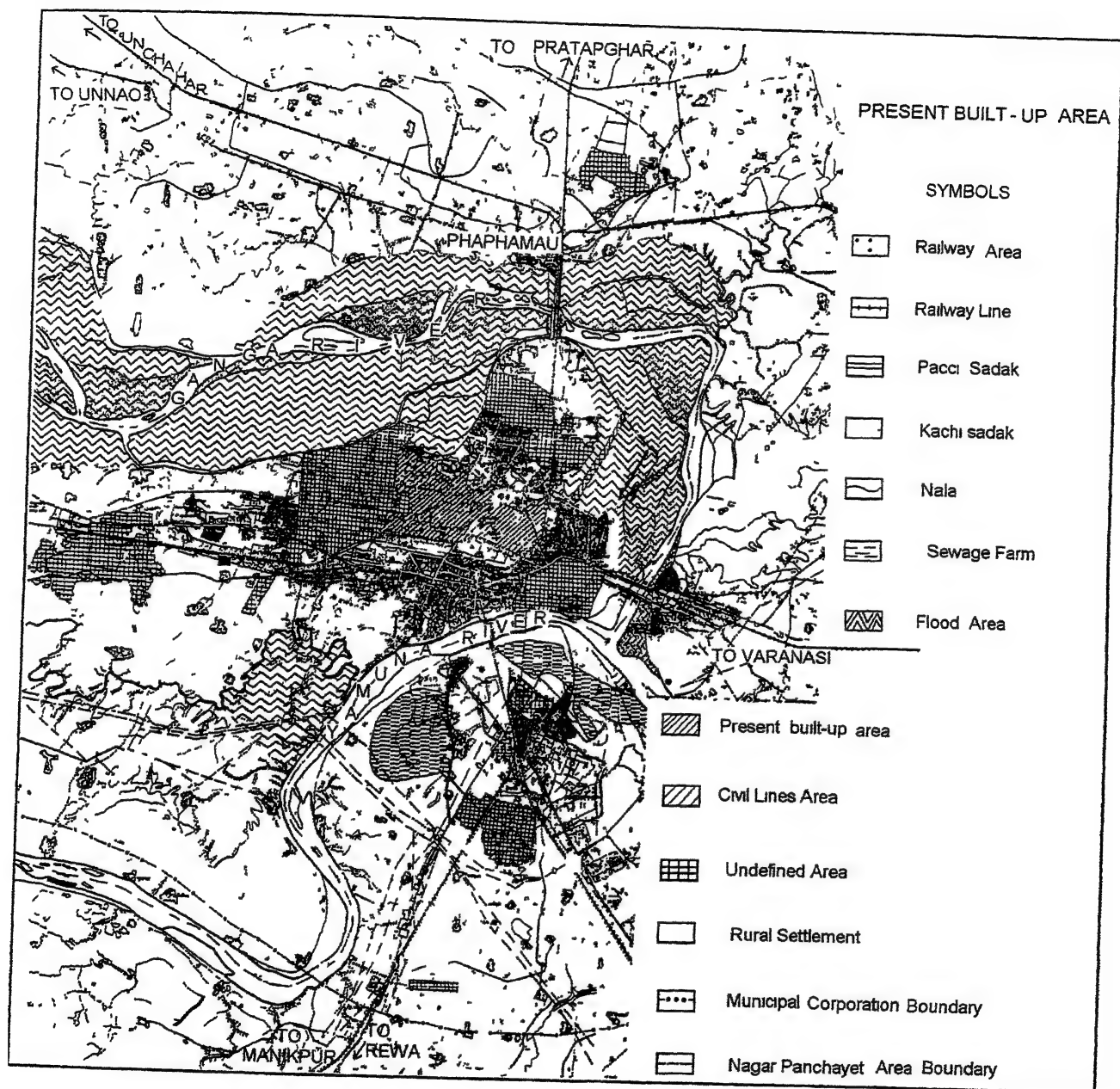
	मार्ग
	रेलवे लाइन
	नगर महापालिका सीमा
	सिविल लाइन्स जोन सीमा
	कन्टोन्मेन्ट सीमा



नगर एवं ग्राम नियोजन विभाग, उत्तर प्रदेश

मानचित्र संख्या 310

इलाहाबाद का वर्तमान भू-उपयोग क्षेत्र



मानचित्र संख्या 3.11

25 सिविल लाइन्स क्षेत्र के रोड वेज बस स्टेशन एव प्राइवेट बस स्टेशन को महात्मा गाँधी मार्ग पर मेडिकल कालेज चौराहे के आगे स्थानांतरित करना। इसी प्रकार लखनऊ रोड एव कानपुर रोड पर भी व्यवस्था।

26 टैम्पो तथा अन्य वाहनो का मार्ग एक दिशा में निर्धारित करना, ताकि यातायात सुगमतापूर्वक चल सके और किसी सड़क पर जाम न लग सके। इसके लिए नवायुसूफ रोड, सरोजनी नायड मार्ग, जी०टी०रोड तथा बेलीरोड को सम्मिलित करते हुए चौड़े रिग रोड का निर्माण किया जा सकता है तथा स्थान-स्थान से अन्दर आने वाली सड़को पर एक सीमा के पूर्व वाहनो को रोकने तथा पार्किंग की व्यवस्था।

27 कियास्क का स्वरूप एव व्यवस्था।

28 चाट, पान, आदि गतिशील दुकानो की व्यवस्था।

उपरोक्त कार्यों को सुचारू रूप से संचालित करने के लिए आवश्यक इनफ्रास्ट्रक्चर के विकास के उपरान्त इलाहाबाद प्राधिकरण, नगर निगम, जल संस्थान, विद्युत, टेली कम्युकेशन, पुलिस, सार्वजनिक निर्माण विभाग आदि के समन्वित करते हुए एक व्यवस्था बनानी होगी, ताकि विकसित सुविधाओं में व्यवधान आने पर उनका तत्परतापूर्वक निदान हो सका। नागरिकों की भी एक सीमित उक्त विभागों के साथ उचित तालमेल रखते हुए समय-समय पर अपने सुझाव देने तथा योजनाओं के क्रियान्वयन में सहयोग देने के लिए गठित की जा सकती है।

वाटर स्पोर्ट्स काम्पलेक्स

इलाहाबाद $25^{\circ}30'$ से $81^{\circ}55'$ पूर्व में समुद्र तल से 103.63 मीटर की ऊँचाई पर गंगा, यमुना एवं सरस्वती के संगम पर स्थित है जिसमें भारतीय जनता के जीवन में भाग्य एव सस्कृति में बहुत ही अधिक योगदान दिया है। यह एक प्राचीन एव धार्मिक शहर है जो अतीत की यादों को सजोये हुए अलग पहचान देता है इसकी शानदार पवित्रता ने देश के सभी भागों की विशाल जनता को आकर्षित किया है। धार्मिक पवित्रता के कारण इस शहर ने तीर्थ के केन्द्र के रूप में लाभ दिया है और विश्व में सबसे अधिक मानव की भीड़ एकत्र करने वाला माघ मेला प्रत्येक वर्ष यहाँ लगता है।

नदियों के पवित्र प्रभाव के अतिरिक्त विगत कुछ वर्षों में यमुना नदी के किनारे यमुना का स्वच्छ जल उपलब्ध हुआ है। इस रिपोर्ट में हम एक वाटर स्पोर्ट्स काम्पलेक्स स्थापित करने हेतु कारण प्रस्तुत करते हैं जो जल क्रिया के विकास के अतिरिक्त भारतीय खेल प्राधिकरण के लिए प्रशिक्षण केन्द्र भी होगा ऐसे क्षेत्र में जो पहले से ही अधिक लोकप्रिय है। स्पोर्ट्स काम्पलेक्स की स्थापना शहर की पर्यटन क्षमता को बढ़ायेगा।

यह भी उल्लेखनीय है। इलाहाबाद विकास प्राधिकरण ने वर्ष 1993 में यमुना नदी के नेहरू घाट पर एक नोट क्लब काम्पलेक्स के निर्माण के लिए धन उपलब्ध कराया। कार्य धीरे-धीरे प्रगति पर था परन्तु वर्ष 1996 में सैनिक अधिकारियों ने इसे पूरी तरह बन्द करा दिया इस प्रकार के हस्तक्षेप को ध्यान में रखते हुए यह सुझाव दिया

जाता है कि स्पोर्ट्स काम्पलेक्स अरैल की तरफ नदी के दूसरे किनारे पर स्थापित किया जा सकता है। यह नया स्थान एक उपयुक्त स्थान होगा जिसके तीन लाभ होंगे -

- (1) वर्तमान में स्थित यमुना नदी किनारा एक प्राकृतिक स्टेडियम की भाँति कार्य करेगा।
- (2) प्रस्तावित स्थल प्रस्तावित यमुना ब्रिज के शुरुआती स्थल पर होगा।
- (3) यह भारतीय नदी जल मार्ग प्राधिकरण द्वारा प्रस्तावित कारगी शिपिंग स्थल के नजदीक होगा।

यमुना नदी

यमुना नदी टेहरी गढ़वाल के पहाड़ी क्षेत्रों में स्थित यमुनोत्री नामक स्थान से जिसकी समुद्र तल से ऊँचाई 3250 मी है से निकलती है। पहाड़ों से नीचे बहती हुई दून घाटी शिवालिक की पहाड़ियों से गुजरती हुई लगभग 200 किमी० की लम्बाई तय करते हुए यमुना नगर के विशाल मैदान में पहुँचती है। इसके बेसिक में कुछ महत्वपूर्ण शहर जैसे दिल्ली, मथुरा, वृद्धावन और आगरा हैं और यह लगभग एक लाख वर्ग किमी के जलगृहण क्षेत्र के साथ गंगा नदी की एक महत्वपूर्ण सहायक नदी है। यह अन्त में इलाहाबाद में गंगा के साथ मिलकर सगम बनाती है।

सगम तक पहुँचने के पहले नदी चौड़ी और गहरी है और इसका स्वच्छ नीला, जल एक मनोरम दृश्य प्रस्तुत करता है। यह 8 किमी० का लम्बा इलाका जो लगभग प्रत्येक स्थान पर 400 मी० चौड़ा है। वाटर स्पोर्ट्स और एक प्रशिक्षण काम्पलेक्स की स्थापना के लिए अधिक उपयोगी है। उपलब्ध स्थानों का विस्तृत विवरण इस प्रकार है।

यमुना से सम्बन्धित आंकड़े

1	लम्बाई	80 किमी
2	चौड़ाई	400 मी
3	अधिकतम चौड़ाई	21 मी० से अधिक
4	न्यूनतम गहराई	लगभग 1.5 मी०
5	सामान्य जल स्तर	72.490 मीटर समुद्रतल से ऊपर
6	अधिकतम स्तर	77 985 मीटर समुद्र तल से ऊपर
7	खतरे का स्तर	84 985 मीटर समुद्र तल से ऊपर
8	प्रस्तावित बैरिना का स्थल	86.00 मी० समुद्र तल से ऊपर
9.	नदी तल में स्वच्छ बालू, आधार पर कोई रुकावट नहीं	
10	बहाव	लगभग 3 किमी गर्मियों के महीने में
11	जलधनत्व	1.01 ग्राम प्रति शीशी, मानसून के समय में थोड़ी विभिन्नता के साथ

12	जल का रंग	हल्का, नीला, स्वच्छ
13	आस-पास	वाटर फ्रन्ट के नजदीक किसी भी प्रकार का बन्द इलाका अथवा ऊँचा भवन नहीं।
14	हवा	बहाव के लिए एक स्वच्छ और खुला स्थल प्रदान करता है।
15	स्थल	सभी तरफ से पहुँचने के लिए अच्छी सड़के।

तैरने वाले उपकरण एवं परियोजना लागत

विभिन्न प्रकार के नाव व अन्य उपकरण जो एक अच्छे वाटर स्पोर्ट्स कॉम्प्लेक्स के लिए आवश्यक हैं।

निष्कर्ष:--- सभी दृष्टियों से जल-क्रीड़ा के लिए एक आदर्श स्थल है। यमुना का वाटर फण्ड प्रस्तावित प्रोजेक्ट के लिए उपयुक्त है। नवकीय, कैनोइंग, क्यानिंग और वाटर स्कीम जैसी सुविधायें उपलब्ध करायी जायेगी। यह आर्थिक रूप से यह सेलिंग पैरासैलिंग और सेल बोर्डिंग के लिए अच्छा है और नदी की धारा इसका फैलाव हवा की गति इत्यादि ओलम्पिक मापदंड के उपयुक्त है। राष्ट्रीय एवं अन्तराष्ट्रीय स्तर पर नाव की दौड़ का आयोजन यहाँ किया जा सकता है।

अध्याय - 4

औद्योगिक विकास

कोई भी वस्तु यदि पुनः उत्पादित नहीं होती है, स्थिर हो जाती है और नष्ट हो जाती है धन अपवाद नहीं यदि यह भी पैदा नहीं किया गया तो समाप्त हो जाता है। धन का उपयोग धन का विनाश है एवं धन की बचत धन का उत्पादन है।

भूमि अपने विस्तृत सदर्भ में व्यक्तियों के प्रारम्भिक आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए प्राथमिक उत्पादन पैदा करता है। द्वितीय उत्पादन प्राप्त करने के लिए उद्योगों की स्थापना अनिवार्य है। प्राथमिक उत्पादन में वृद्धि अकगणित होती है तथा तृतीयक उत्पादन में वृद्धि रेखा-गणितीय होती है अतः लोगों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए तथा जीवन में गुणात्मकता बढ़ाने के लिए उद्योगों की वृद्धि अतिआवश्यक है।

चूँकि धन का उपयोग इस शहर के लोगों का प्राथमिक उद्देश्य बन गया है इसने स्वयं को उत्पन्न करना बन्द कर दिया है। परिणामतः यह शहर औद्योगिक शहर के रूप में विकसित नहीं हो सका है जबकि इसकी स्थिति इसके साधन एवम् इसके उद्योगी आदमियों के कारण यह अब तक एक औद्योगिक नगर हो जाना चाहिए था।

वर्तमान समय में कुछ औद्योगिक विकास के बावजूद शहर में एवम् उसके चारों तरफ “औद्योगिक वातावरण” नहीं बन पाया है। औद्योगिक संस्कृति दुर्भाग्य से उपलब्ध नहीं है। यह और भी दुर्भाग्यपूर्ण है कि यहाँ ‘कार्य संस्कृति’ नहीं है। ऐसी स्थिति में उद्योगी व्यक्तियों को नहीं लाया जा सकता जिसके आभाव में औद्योगिक विकास एक सपना होगा।

स्वतंत्रता प्राप्ति के समय इलाहाबाद शहर भारत का एक बौद्धिक शहर था। अपने अच्छे विश्वविद्यालय और शिक्षा व्यवस्था, जो विश्व में अधिक बुद्धिमान लोगों को पैदा करने पर गर्व था। फिर भी इसका लाभ पर्याप्त उद्योगों को स्थापित करने में नहीं लिया जा सका और जो भी उद्योग स्थापित किये गये थे, वे वांछित विकास को प्राप्त नहीं हो सके। परिणामतः जहाँ कम महत्वपूर्ण शहर और स्थान पर्याप्त औद्योगिक विकास प्राप्त कर लिए वही इलाहाबाद अभी पीछे सॉस ले रहा है।

इसके कुछ कारण हैं :

- (1) सरकार की यह इच्छा थी कि भारी उद्योग इलाहाबाद में स्थापित किये जायें जिससे छोटे लघु उद्योग विकसित हो सकें चूँकि भारी उद्योग सफल नहीं हुए, लघु उद्योगों का भी विकास रुक गया।
- (2) बड़े सार्वजनिक उपक्रमों का छोटी एवम् निर्यात इकाइयों के प्रति असहानुभूतिपूर्व रवैया।

(3) सहायक उद्योगों पर विशेष जोर ने शहर में मॉग पर आधारित उद्योगों के विकास को अवरुद्ध कर दिया। अतः लघु उद्योगों की असफलता ने कुछ समय तक शून्य की स्थिति पैदा कर दी।

(4) आधारभूत संरचना में कमियाँ

(अ) शक्ति/ ऊर्जा

औद्योगिक विकास पर्याप्त एवं सुनिश्चित ऊर्जा की आपूर्ति पर निर्भर करता है। दुर्भाग्य से पर्याप्त एवं नियमित ऊर्जा सुनिश्चित नहीं की गई। अतः उद्योग जो इस आशा में स्थापित किये गये थे कि ऊर्जा लगातार मिलती रहेगी, प्रभावित हो गई। इसने अन्य उद्यमियों को इलाहाबाद आकर उद्योग स्थापित करने के लिए हतोत्साहित किया।

(ब) परिवहन

अच्छे औद्योगिक विकास के लिए उचित एवं जल्दी उपलब्ध होने वाली परिवहन व्यवस्था अति आवश्यक है। दो महान नदियों की गोद में स्थित इलाहाबाद अन्य कई बातों में लाभ की स्थिति में है परन्तु जलपरिवहन की अविकसित व्यवस्था ने इस लाभ को उपयोगी नहीं होने दिया।

जी. टी. रोड से होने वाली सड़क परिवहन की सुविधा का लाभ नहीं उठाया जा सकता क्योंकि इस सड़क तक पहुँच ठीक नहीं है। नैनी पुल पर ट्रॉफिक की स्थिति और किसी अन्य विकल्प के न होने से यातायात के प्रवाह को बुरी तरह प्रभावित किया है।

इसमें कोई शक नहीं कि रेलवे सुविधायें उपलब्ध हैं परन्तु केवल ये भी मॉग को पूरा नहीं कर सकती हैं। अतः विगत में इलाहाबाद के तीव्र औद्योगिक विकास के लिए वांछित परिवहन सुविधायें उपलब्ध न हो सकी। इसने नये उद्यमियों को इलाहाबाद आने से हतोत्साहित किया।

(स) श्रम

किसी भी उच्च औद्योगिक इकाई के विकास के लिए कुशल एवं अर्द्धकुशल एवं तकनीशियनों की आवश्यकता होती है। इनकी अनुपलब्धता ने तकनीकी रूप से विकसित इकाई को यहाँ स्थापित होने में सहायता नहीं की। आज जो भी कुशल श्रम उपलब्ध है वे उच्च दर के हैं जिसने औद्योगिक विकास को ऋणात्मक रूप से प्रभावित किया है और उत्पादन की लागत को बढ़ाया है।

(5) पूंजी : सस्ता सामयिक एवं पर्याप्त पूंजी औद्योगिक विकास के लिए अति आवश्यक है। वित्तीय संस्थान दूरदर्शी, सहयोगी एवं प्रतिबद्ध होना चाहिए। इन्हें उद्योगों के मित्र के रूप में काम करना चाहिए न कि पुराने समय के साहूकार के रूप में कार्य करना चाहिए। बैंकिंग सुविधा पर्याप्त ही नहीं, बल्कि उद्यमियों को वित्तीय मार्ग दर्शन

एव प्रोजेक्ट पर सलाह देने वाली होनी चाहिए। इन्हें न केवल उद्योगों की स्थापना के समय उद्यमियों को सहायता देनी चाहिए बल्कि उसके बाद भी उद्यमियों की आवश्यकताओं की देखभाल करते रहना चाहिए। मैंने इन संस्थाओं के व्यक्तियों, उद्यमियों के सगठनों एव बहुत से व्यक्तिगत उद्यमियों से विचार विमर्श किया दुर्भाग्य से कोई भी इन वित्तीय सुविधाओं से सन्तुष्ट नहीं था। उन्होंने इस बात पर जोर दिया कि औद्योगिक विकास के लिए यह एक मुख्य अवरोधक है इन संस्थाओं का नकारात्मक रवैया औद्योगिक विकास के लिए एक मुख्य अवरोधक है। यह बैंक के कर्मचारियों की प्रवृत्ति एव पालन किये जाने वाले कानूनों को सम्बद्ध करता है।

यहाँ मैं एक अन्य महत्वपूर्ण बिन्दु पर नीति निर्माताओं का ध्यान आकर्षित करना चाहूँगी। वित्तीय व्यवस्था केवल पर्याप्त एवं समय से ही नहीं उपलब्ध करायी जानी चाहिए, बल्कि इसे सस्ता होना चाहिए जिससे उद्योग प्रतियोगी हो सके। उद्योगियों एव व्यापारियों को उद्योग प्रतियोगी हो सके। उद्योगियों एवं व्यापारियों को एक नदी समझना चाहिए। उद्योगी व्यापारी के व्यापार को बनाता है। अतः निर्माणकर्ता को व्यापारियों के मुकाबले प्रश्रय देना चाहिए दुर्भाग्य से ऐसी स्थिति नहीं है।

(6) इलाहाबाद में ऐसे उद्योग नहीं हैं जो अच्छी मशीनें एव उपकरणों का निर्माण कर सके। मरम्मत की भी सुविधा उपलब्ध नहीं है। अतः इन उपकरणों के उद्यमी को बाहर से मँगाना पड़ता है और यदि मरम्मत की आवश्यकता पड़ती है तो इन उपकरणों एव मशीनों को बाहर भेजना पड़ता है। इससे मूल्यवान समय एव धन की हानि होती है।

इस प्रकार मैंने एव विलम्बित श्रम, मैंने श्रम, कलपुर्जे, मशीनी उपकरण और मैंने यातायात व्यवस्था ने वर्तमान इकाइयों को कम प्रतियोगी और कम लाभकारी बना दिया है। इसके अतिरिक्त स्थानीय बाधाएँ भी हैं। ऐसे वातावरण में कौन उद्यमी यहाँ आकर अपना उद्योग स्थापित करेगा और कठिनाई और हानि उठायेगा।

(7) इसके अतिरिक्त शहर का प्रत्येक दूसरा व्यक्ति राजनीति से प्रेरित व्यक्ति है। यहाँ राजनीति एक उद्योग की ओर अपने चरम पर है।

प्रस्तावित हल

चूँकि औद्योगिक विकास वांछित दिशा में विकसित नहीं हो सका है, बेरोजगारी की समस्या को हल करना कठिन हो गया है। चूँकि पहले से संतुष्ट सरकारी एवं सार्वजनिक सेवाएँ, बड़ी पूँजी वाली उद्योग, इकाइयों में खपत की सभावना नहीं है, छोटे एवं घरेलू उद्योग धंधे की भविष्य की आशा है।

इलाहाबाद शहर की जनसंख्या वर्ष 2020 तक लगभग 20 लाख तक हो जाने का अनुमान है। 18 से 60 वर्ष की आयु के लोगों की संख्या 8 लाख होगी। चूँकि यह शहरी जनसंख्या वृद्धि क्षेत्र में नहीं अपना रोजगार पा सकती है। अतः इन्हें सेवाओं एवं औद्योगिक क्षेत्र में लगाना होगा। यदि हम इसमें ग्रामीण जनसंख्या को जोड़ दें तो कार्य क्षमता 20.00 लाख तक पहुँच जायेगी।

बेरोजगारी की मात्रा बड़ी डरावनी होगी। बिना पर्याप्त उद्योग के यह समस्या कैसे हल की जा सकती है। जनता, बौद्धिक वर्ग, उद्यमियों एवं सरकार को इस दिशा में सोचना चाहिए और कुछ ऐसा ठोस एवं तेजी से कार्य करना चाहिए जिससे नियन्त्रण के बाहर न जा सके।

मेरे सुझाव होंगे

- 1 दो या तीन बड़े उद्योगों की स्थापना जो सहायक उद्योगों को पैदा कर सकें।
- 2 कम से कम तीन बड़े औद्योगिक क्षेत्रों की स्थापना जो विभिन्न औद्योगिक क्षेत्रों को बढ़ावा दे सकें।

(अ) गंगा पार औद्योगिक क्षेत्र

फाफामऊ के उत्तर प्रतापगढ़ का दक्षिणी भाग, जौनपुर का पश्चिमी भाग और फाफामऊ के उत्तर का भाग इसका क्षेत्र होगा। दुग्ध आधारित खाद्य प्रसस्करण इकाईयाँ और इससे सम्बन्धित उद्योग विकसित किये जा सकते हैं। सौर ऊर्जा, पवन ऊर्जा, और बायो गैस सूदूर ग्रामीण क्षेत्रों के लिए ऊर्जा के साधन होंगे। इस क्षेत्र को औद्योगिक विशेषज्ञों की राय पर आधारित और सरकार के निर्णय के आधार पर दो तरह से विकसित किया जा सकता है।

- (A) इसे दुग्ध उत्पादों के क्षेत्रों के रूप में विकसित किया जा सकता है। यह 'आनन्द' की पद्धति पर क्षेत्रों की जनता के उपयुक्त अन्य पद्धति पर हो सकता है। इसे गोकुल औद्योगिक क्षेत्र का नाम दिया जा सकता है।
- (B) डेरी उद्योगों के अतिरिक्त अन्य समर्थक उद्योग जैसे जानवरों के लिए चारा, दवाईयाँ तथा डिब्बा एवं पैकिंग, उद्योग विकसित हो सकता है।
- (C) अमरूद, आम, आवला, केला, आलू, टमाटर, मटर आदि पर आधारित फल संरक्षण एवं खाद्य प्रसस्करण इकाईयाँ स्थापित की जा सकती हैं।
- (D) जड़ी बूटियों पर आधारित आयुर्वेदिक दवा उद्योग स्थापित किये जा सकते हैं।

लक्ष्य एवं उद्देश्य

- 1 औद्योगिक क्षेत्रों का मुख्य उद्देश्य लगभग 10 लाख लोगों को उत्पादन, निर्माण, परिवहन, वितरण एवं सेवा क्षेत्रों में रोजगार उपलब्ध कराना होगा।
- 2 प्रथम चरण में पड़ोसी देशों को दूध एवं खाद्य पदार्थ निर्यात करना तथा द्वितीय चरण में विकसित देशों के बाजार पर अधिकार करना अन्य महत्वपूर्ण उद्देश्य होंगे।
- 3 जनसंख्या का बिखराव महत्वपूर्ण उद्देश्य होगा। यह सुनिश्चित करना कि इलाहाबाद की ओर न दौड़े और शहर के वर्तमान संसाधनों में कमी करते हुए भीड़ न पैदा करना उद्देश्य होगा। यह परियोजना इस प्रकार से नियोजित की जानी होगी की जिससे अधिकांश लोग चाहे वह गांव के हों या शहर के

हो अपने घरों में रहे अपना कार्य समाप्त कर वे अपने घर को लौट जायें व शहर को भीड़ एवं प्रदूषण से बचायें।

- 4 इन उद्देश्यों को प्राप्त करने के लिए विभिन्न क्षेत्रों में प्रशिक्षण दे सकने वाली संस्थाओं की स्थापना सुनिश्चित करनी होगी। वर्ष 2020 के अन्त तक यह औद्योगिक क्षेत्र एक नियोजित स्वस्थ, स्वच्छ एवं समृद्धि औद्योगिक क्षेत्र के रूप में विकसित हो जायेगा।

इस सपनों को साकार करने के लिए आधारभूत व्यवस्था का विकास सुनिश्चित करना होगा। विशेष शक्तियों से युक्ति एक 'प्रोजेक्ट बैंक' की स्थापना करनी होगी। जो इस उद्योग क्षेत्र की वित्तीय आवश्यकताओं को पूरा कर सके।

इस प्रोजेक्ट में विभागीय हस्तक्षेप प्रत्येक कीमत पर बचाना होगा। इसको प्राप्त करने के लिए यह आवश्यक होगा कि यह प्रोजेक्ट तीन सदस्यों वाले एक 'बोर्ड ऑफ गवर्नर' जिसमें अध्यक्षता उत्तर प्रदेश के मुख्य सचिव द्वारा की जा रही है, के द्वारा संचालित होना चाहिए। अन्य दो सदस्यों कृषि उत्पादन आयुक्त एवम् प्रमुख सचिव उद्योग होगा। गवर्नर की इच्छा को कार्यान्वित करने के लिए प्रोजेक्ट का एक अध्यक्ष नियुक्त किया जाना चाहिए जो निदेशालय बोर्ड के सभी कार्यों को देखेगा।

दोआब औद्योगिक क्षेत्र

यह क्षेत्र जी. टी. रोड के निकट इलाहाबाद शहर के पश्चिमी सीमा पर स्थित है। इस औद्योगिक क्षेत्र की स्थापना न केवल इलाहाबाद शहर के विकास में सहायता करेगा बल्कि यह कौशाम्बी के शून्य औद्योगिक विकास को बढ़ायेगा इस क्षेत्र में इलेक्ट्रॉनिक एवं साफ्टवेयर निर्माण इकाईयाँ स्थापित की जा सकती हैं। यह औद्योगिक काम्पलेक्स इसके बगल में स्थापित किये गये तकनीकी सूचना केन्द्र का लाभ ले सकेगा यह औद्योगिक क्षेत्र इलेक्ट्रॉनिक वाणिज्य के माध्यम से बनाये गये तकनीक आधारित उद्योगों के लिए प्रतियोगी मूल्यों पर बाजार की खोज कर सकेगी यह उद्योग प्रतियोगी होने के कारण अपनी सहायता स्वयं करेगा। भारत गतिशील छोटे निर्माण इकाइयों की स्थापना एवं बढ़ावा देने में सफल रहा। यह औद्योगिक क्षेत्र इसका लाभ उठा सकेगा और तकनीक आधारित लघु क्षेत्रों की औद्योगिक इकाइयों की स्थापना करेगा यह क्षेत्र समझौते की व्यवस्था करके तकनीकी के स्थानान्तरण को सहायता प्रदान करेगा यद्यपि उचित कीमत पर तकनीक प्राप्त करने के प्रयास किये जायेंगे। चूँकि इस अवसर को प्राप्त करने में भारी लागत आयेगी अतः विकास के पूर्व चरणों में सरकार की सहायता आवश्यक होगी।

महत्वपूर्ण बाजार क्षेत्रों में दुकान खोलने के लिए व्यवसायी की सहायता ली जा सकेगी। विदेशों में व्यापार करने के लिए इन्टरनेट का लाभ लिया जा सकेगा।

इन सबको करने के लिए इस औद्योगिक क्षेत्र की योजना बड़े सावधानी से बनायी जानी पड़ेगी। आवश्यकता के अनुसार आधारभूत संरचना अवश्य उपलब्ध होनी चाहिए। इस काम्पलेक्स को रीवा रोड से जोड़ने के लिए यमुना नदी पर पुल बना दिया जाये तो मध्य प्रदेश में अच्छी पहुँच हो सकेगी। यह इस काम्पलेक्स के लिए एक वरदान होगा। और मेरे द्वारा प्रस्तावित रीवा रोड पर तीसरा औद्योगिक क्षेत्र नैनी की भी औद्योगिक क्षेत्र की सहायता करेगा यह शहर के महत्वपूर्ण सड़को पर बोझ को कम करेगा। इस परियोजना का भी अपना परियोजना बैंक और बोर्ड आफ गवर्नर होगा तथा आवश्यकता के अनुसार ट्रेनिंग सुविधाये भी विकसित की जायेगी। इसका अपना मिनी पावर प्लांट होगा जो नियमित और पर्याप्त ऊर्जा की आपूर्ति करेगा।

(3) यमुना पार औद्योगिक क्षेत्र

यह औद्योगिक क्षेत्र यमुना नदी के क्षेत्र दक्षिणी किनारे पर रीवा रोड के निकट स्थापित किया जायेगा।

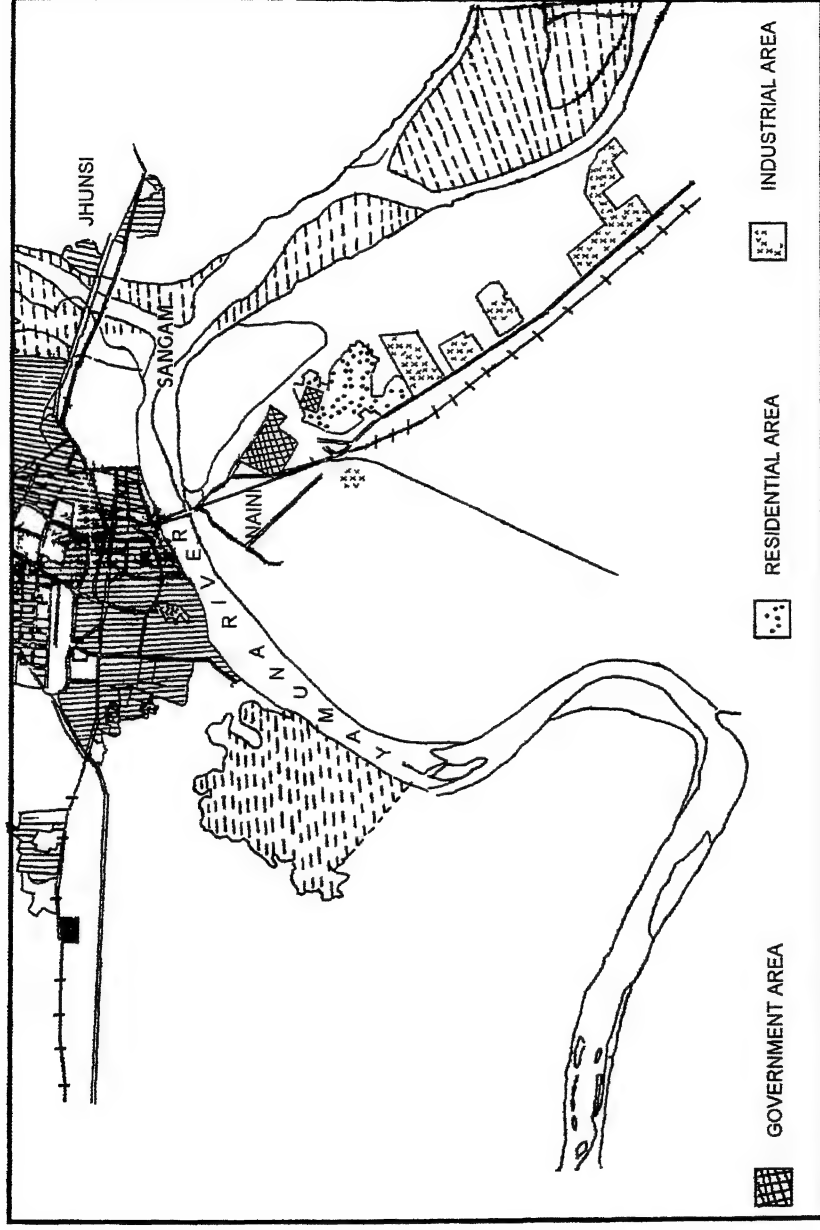
(अ) इजीनियरिंग के समानो के निर्माण की इकाइयाँ और कृषि उपकरणों के निर्माण की इकाइया इस क्षेत्र में स्थापित की जायेगी।

(ब) इस क्षेत्र उत्तर प्रदेश राज्य विद्युत बोर्ड द्वारा प्रयोग किये जा रहे विद्युत उपकरणों के मरम्मत हेतु कार्यशाला बनायी जायेगी। यह विद्युत विभाग को मरम्मत में समय बचायेगा। और उपभोक्ताओं को अच्छी सेवा प्रदान करने में सहायता प्रदान करेगा।

इन तीन औद्योगिक क्षेत्रों के अतिरिक्त नैनी औद्योगिक क्षेत्र और मोनाकों औद्योगिक स्टेट की समस्याओं की भी देखभाल करेगा। नैनी औद्योगिक क्षेत्र कई अन्य कारणों से चोटी पर नहीं पहुँच सका है। यह नैनी पुल एक प्रमुख कारण है। यह क्षेत्र विकसित हो सकता है यदि एक और पुल बना दिया जाय। इस प्रस्तावित पुल का निर्माण जितनी जल्दी हो उतना अच्छा होगा। मैंने कई उद्योगपतियों, इंजीनियरों और शहर के अन्य महत्वपूर्ण नागरिकों से विचार विमर्श किया है और यह पाया है कि सभी लोग इस परियोजना के लिए सहमत हैं। मैं सोचता हूँ कि पुल तक पहुँच की समस्या का अध्ययन किया जाना चाहिए और विकल्प सुझाये जाने चाहिए। जब तक यहाँ पुल नहीं तैयार हो जाता है, तब तक इलाहाबाद शहर के मुख्य सड़कों पर यातायात का दबाव बना रहेगा और जब पुल का यातायात शहर में प्रवेश करेगा और नागरिकों के लिए समस्या उत्पन्न करेगा।

इस समय की यह सोच रही है कि उद्योगों को शहरी क्षेत्र से बाहर रखा जाये जिससे नागरिक भीड़ एवं प्रदूषण की समस्या न झेले। अतः आधारभूत संरचना का विकास करते समय इस बात का ध्यान रखा जाना चाहिए कि ये नागरिकों के लिए समस्या न खड़ी करे। अतः मैं यह सुझाव दूँगी कि यह पुल इस प्रकार से स्थित हो कि ये समस्या का हल प्रस्तुत कर सके न कि इन्हें बढ़ाये।

औद्योगिक क्षेत्र-नैनी



मानचित्र संख्या 4.1

मेरा एक अन्य सुझाव है कि यदि एक नया पुल बना लिया जाता है या अन्य विकल्प विकसित कर लिया जाता है तो पुराने नैनी पुल को नहीं छोड़ा जाना चाहिए इसका उपयोग हल्के वाहनो एव दो-पहिया वाहनो के लिए जारी रखना चाहिए जब तक ये बोझ को ढोने में अक्षम न हो जाये।

इस प्रकार इलाहाबाद शहर में चार बड़े औद्योगिक क्षेत्र होंगे जो औद्योगिक विकास को बढ़ायेगे। वर्तमान औद्योगिक इकाईयाँ एव प्रस्तावित दूसरे एव तीसरे औद्योगिक क्षेत्र अगली सदी के चतुर्थांश तक 10 लाख लोगो के लिए रोजगार की व्यवस्था कर सके।

4 इसके अतिरिक्त यमुना पार क्षेत्र में एक सेवा उद्योग जो एक हजार बेड वाला अस्पताल होगा, की स्थापना का सुझाव देना चाहूँगी। जो सभी प्रकार के लोगो की सहायता कर सकेगा।

यह न केवल इलाहाबाद की बल्कि मध्य प्रदेश के एक चौथाई भाग की सेवा करेगा। इसको यदि धन उपलब्ध हो तो सरकार द्वारा, अन्यथा निजी क्षेत्र द्वारा स्थापित किया जा सकता है। मेरी प्राथमिकता यह होगी कि इसे सयुक्त क्षेत्र में किया जाये। जिसमें 51% हिस्सा सरकार का हो व्यवस्था निजी भागीदार की हो और जिसकी देखभाल सरकार के उच्च प्रतिनिधियो वाले बोर्ड आफ गर्वनर द्वारा की जाय। इस प्रकार से इस संस्था का उद्देश्य बीमार उद्योगो को जीवन प्रदान करना ही नहीं बल्कि 'गतिमान विशेष सेवा' के विकास के लिए धन उपलब्ध करायेगी। जिससे योग्य लोगो को रोजगार मिल सकेगा।

निष्कर्ष

इन सुझावो का सावधानी पूर्वक नियोजन एव उचित और सामयिक क्रियान्वयन औद्योगिक वातावरण बनायेगा जिससे औद्योगिक विकास हो सके। सरकार को अपनी ओर से प्रोत्साहन और कर सहायता दिये जाने वाले उपायों पर निर्णय लेना। जो इस परियोजना को प्रारम्भ करने के लिए उद्यमियों की सहायता कर सके। कार्य करने की रीति में आवश्यक बदलाव जो साधारण एवं आसान हो अवश्य लाना चाहिए।

यह उचित होगा कि सरकारी प्रोत्साहन उद्योगों के उत्पादन क्षमता से जोड़े जायें। मैं विश्वास करता हूँ कि मेरे सुझाव के अनुसार यदि स्थिति में प्रगति की गई तो इलाहाबाद उसी प्रकार उद्योग के क्षेत्र में विकसित होगा, जैसे कि तीर्थराज प्रयाग धर्म के क्षेत्र में महत्व रखता है। यह हमारा प्रयास होना चाहिए कि इलाहाबाद तीर्थराज होने के साथ ही अर्थराज बन सके।

सुविधाओं में वृद्धि

स्वतंत्रता प्राप्ति के पश्चात नगर में विभिन्न प्रकार की सुविधाओं का तीव्र गति से विकास हुआ। लोगो की आवश्यकताये बढ़ी इन्ही आवश्यकताओं ने नगर में विभिन्न सुविधाओं को जन्म दिया जैसे— पानी, बिजली, परिवहन, यातायात, शिक्षा, व्यवसायिक क्षेत्र, स्वास्थ्य सुविधायें आदि।

आवासीय

इलाहाबाद नगर के अन्तर्गत कुल आवासीय क्षेत्र लगभग 3 195 हेक्टेयर है जो कुल विकसित क्षेत्र का लगभग 55% है। वर्तमान आवासीय क्षेत्र का लगभग 77% मुख्य नगर में लगभग 18% नैनी में लगभग 2% झूसी में तथा लगभग 3% फाफामऊ में है। विगत वर्षों में नगर के आवासीय विकास में उल्लेखनीय वृद्धि हुई है जो मुख्य रूप से आवास एवं विकास परिषद तथा इलाहाबाद विकास प्राधिकरण की योजनाओं के कार्यान्वयन के फलस्वरूप संभव हो सका है। इन योजनाओं में सुलेमसराय, गोविन्दपुर, नैनी, झूसी, तथा करेली की आवासीय योजनाएं प्रमुख हैं।

व्यवसायिक

चौक, घटाघर, जानसेनगज, खुल्दाबाद, मुट्टीगज, कटरा, तथा कर्नलगज नगर के पुराने वाणिज्यिक क्षेत्र हैं। नये वाणिज्यिक क्षेत्रों में सिविल लाइन्स, तेलियरगज, कीटगज, दारागज, सुलेमसराय तथा नैनी की बाजारें हैं। इन सभी बाजारों का विकास परम्परागत रूप से ही हो रहा है। केवल सिविल लाइन्स का बाजार आधुनिक तथा परियोजित है।

औद्योगिक

वर्ष 1961-70 दशक में इलाहाबाद नगर की उल्लेखनीय औद्योगिक प्रगति हुई। (मानचित्र 4 1) इस दौरान केन्द्र तथा राज्य सरकार की अनेक औद्योगिक परियोजनाएं चालू की गईं और नैनी इलाहाबाद का औद्योगिक क्षेत्र बना। इसके अतिरिक्त तेलियरगज मोतीलाल नेहरू इंजीनियरिंग कालेज से सम्बद्ध एक औद्योगिक स्थान विकसित हुआ। दूसरा औद्योगिक नैनी में विकसित है भारी उद्योगों का विकास केवल नैनी में हुआ है। (मानचित्र 4 1, 4.2)

राजकीय कार्यालय

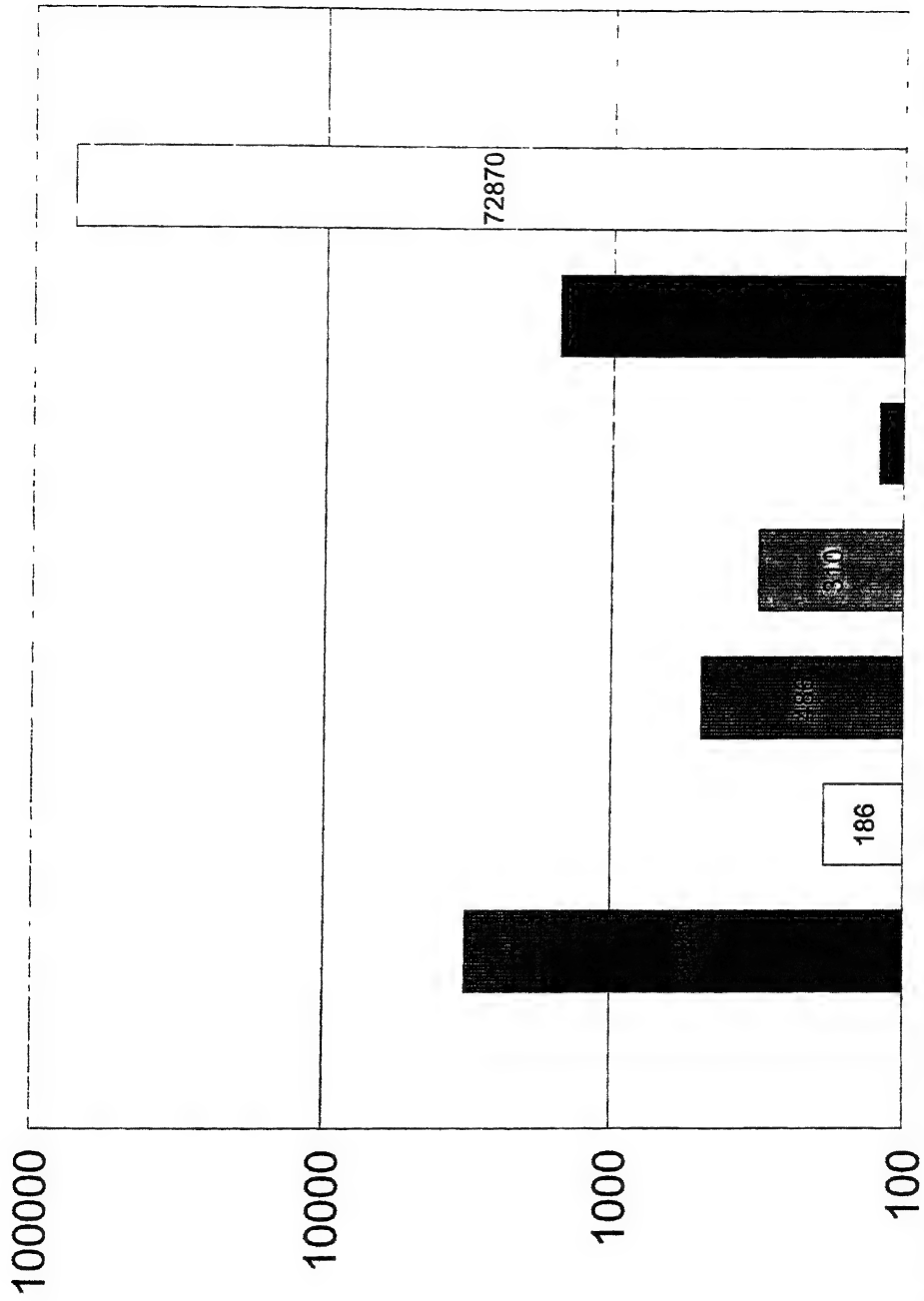
ब्रिटिश काल में प्रदेश की राजधानी होने के कारण इलाहाबाद में प्रदेश के महत्वपूर्ण कार्यालय स्थित हैं। इनमें राजकीय मुद्रणालय, महालेखाकार मण्डल रेल प्रबन्धक, उच्च न्यायालय, माध्यमिक शिक्षा परिषद आदि मुख्य हैं। इसके अतिरिक्त मण्डल स्तर, जिला स्तर तथा स्थानीय निकाय स्तर के कार्यालय भी यहाँ स्थित हैं। नगर के अधिकांश राजकीय कार्यालय रेलवे लाइन के उत्तर सिविल लाइन्स, मम्फोर्डगंज, कटरा, जार्जटाउन, टैगोर टाउन, तेलियरगज, आदि में स्थित हैं। प्रशासनिक दृष्टि से उच्च न्यायालय माध्यमिक शिक्षा परिषद, राजकीय मुद्रणालय, महालेखाकार आदि कार्यालयों का विकेन्द्रीकरण करके उनके शाखा कार्यालयों की स्थापना प्रदेश के अन्य नगरों में की गई है। इससे यह सम्भावना बनी है कि बड़े कार्यालयों की स्थापना अब इलाहाबाद में नहीं होगी।

सारणी 4.1

नगरीय क्रियायें एवं विविध भू-उपयोग

	भू-उपयोग		क्षेत्रफल	
1	आवासीय क्षेत्र	-	3195	हेक्टेयर
2	व्यवसायिक	-	186	"
3	औद्योगिक	-	486	"
4	राजकीय कार्यालय	-	310	"
5	मनोरजन	-	121	"
6	अपरिभाषित क्षेत्र	-	1536	"
7	बाढ़	-	72870	"

विविध भू उपयोग



इलाहाबाद नगरीय यातायात व्यवस्था

इलाहाबाद महानगर दो नदियों गंगा एवं यमुना के मध्य में बसा हुआ है। जो वर्तमान में तीन ओर से नदी पुल से जुड़ा है, जिसके माध्यम से अधिकांश यातायात नगर क्षेत्र की ओर संचालित होता है। इसके साथ ही नैनी का औद्योगिक क्षेत्र विशेष रूप से उल्लेखनीय है, जहाँ औद्योगिक श्रमिक, कर्मचारी काफी संख्या में नगरीय एवं ग्रामीण क्षेत्रों से आते हैं नगर के मध्य में विश्वविद्यालय एवं उच्च न्यायालय के साथ-साथ उल्लेखनीय संस्थाओं में लोकसेवा आयोग, उत्तर प्रदेश महालेखाकार कार्यालय, सी०डी०ए० पेन्शन, राजकीय मुद्रणालय, उत्तर प्रदेश पुलिस मुख्यालय, शिक्षा निदेशालय, माध्यमिक एवं बेसिक शिक्षा परिषद, आबकारी मुख्यालय, निबन्धन मुख्यालय तथा लगभग एक दर्जन महाविद्यालय करीब 65 इंटरमीडिएट कालेज तथा सैकड़ों की संख्या में प्राथमिक विद्यालय स्थित हैं। इसके साथ-साथ इलाहाबाद मण्डलीय मुख्यालय होने के कारण मण्डल स्तर एवं जनपद स्तर के सभी विभाग स्थापित हैं। जहाँ लाखों की संख्या में कर्मचारी, अधिकारी कार्यरत हैं जो प्रतिदिन इलाहाबाद नगर, जनपद के विभिन्न क्षेत्रों से यात्रा करते हैं। इसके अतिरिक्त मोटे आकलन के अनुसार महानगर केन्द्र की परिधि से 40 किमी तक के लोग प्रतिदिन रोजगार तथा रोजमर्रा के कार्यों से शहर आते-जाते हैं। जिनके लिए नगरीय यातायात व्यवस्था की आवश्यकता पड़ती है इसके साथ ही नगरीय क्षेत्र में करीब 12 लाख लोग निवास करते हैं। जिन्हें प्रतिदिन नगरीय यातायात की आवश्यकता पड़ती है।

इलाहाबाद विकास पहल

इलाहाबाद विकास प्राधिकरण के 21 एवं 22 नवम्बर 1798 को 'इलाहाबाद विकास पहल' पर एक कार्यशाला का प्रारम्भ किया। एक उप-समूह ने दिनांक 21 नवम्बर 1998 के निकट भविष्य में शहर के विकास में वांछित सड़क, पुल एवं बाई पास के सम्बन्ध में विचार विमर्श किया।

शहर के कुछ प्रमुख मार्ग एवं उनको जोड़ने वाले क्षेत्र

शहर में एवं शहर के चारों तरफ फैजाबाद को जोड़ने वाली उत्तरौला- फौजाबाद - इलाहाबाद - राजमार्ग संख्या 9, लखनऊ को जोड़ने वाली, बिलग्राम - उन्नाव - इलाहाबाद राजमार्ग संख्या 38, बौदा एवं मिर्जापुर को जोड़ने वाली झॉसी-इलाहाबाद-मिर्जापुर राजमार्ग 44, कानपुर एवं वाराणसी को जोड़ने वाली राष्ट्रीय मार्ग संख्या 2 और रीवा एवं मध्य प्रदेश के अन्य शहरों को जोड़ने वाला राष्ट्रीय मार्ग संख्या 27 पर भारी यातायात प्रवाह होता है। वर्तमान समय में इलाहाबाद शहर के प्रमुख सड़कों की कुल लम्बाई 520 किमी के लगभग है। यह अनुमान है कि शहर से

गुजरने वाले मार्गों पर प्रतिदिन लगभग 10,000 व्यवसायिक वाहन गुजरते हैं और यह सख्या अगले बीस वर्षों में 40,000 तक पहुँच सकती है। शहर में प्रतिदिन दौड़ने वाले वाहनो की सख्या लगभग 15 लाख है तथा यह अनुमान लगाया जाता है कि यह सख्या अगले 20 वर्षों में 60 तक पहुँच जायेगी।

आई०आर०सी० के अनुसार 10000 PCU के लिए दो लेन वाली सड़क (सात मीटर वाहन मार्ग) की आवश्यकता होती है, लेकिन शहर से गुजरने वाली सभी राजमार्ग एवं राष्ट्रीय मार्गों पर 18000 से अधिक PCU है जिसके लिए कम-से-कम चार लेन वाली सड़को की आवश्यकता है। शहर से गुजरने वाले व्यवसायिक वाहनो की बढ़ती सख्या के पूर्वानुमान को ध्यान में रखते हुए भीड़ को कम करने एवं शहर से होकर गुजरने वाले यातायात के सुगम आवागमन हेतु उप समिति द्वारा निम्नलिखित प्रस्तावों की सस्तुति की गयी।

(अ) कानपुर-वाराणसी राष्ट्रीय मार्ग संख्या 2 का सुधार एवं बाई पास का निर्माण :

भूतल परिवहन मंत्रालय भारत सरकार ने राष्ट्रीय मार्ग संख्या 2 बमरौली (186 किमी०) से शास्त्री पुल (204 किमी०) के वर्तमान दो लेन के मार्ग को 4 लेन वाले मार्ग में परिवर्तित करने का निर्णय लिया है। परियोजना के विचार को मूर्तरूप देने के लिए विश्व बैंक द्वारा ऋण सहायता प्रदान की जा रही है। परियोजना का पूर्ण प्रभार भारतीय राष्ट्रीय मार्ग प्राधिकरण का होगा। इस परियोजना के मुख्य बिन्दु इस प्रकार हैं :

1. राष्ट्रीय मार्ग संख्या - 2 पर धूमनगज एवं सुलेमसराय का आबादी/बाजार भाग पर चार लेन वाली सड़क के अतिरिक्त मार्ग के दोनों ओर तीन मीटर की सेवा मार्ग की व्यवस्था सेवा मार्ग धीमे चलने वाले यातायात को अलग करेगी। मार्ग का अधिभार के दबाव की स्थिति में ऊँचे उठे हुए मार्ग के प्रस्ताव पर भी विचार किया जायेगा।

2. उच्च न्यायालय के सामने ऊँचे उठे हुए मार्ग की व्यवस्था के अतिरिक्त उच्च न्यायालय (198 किमी) के आस-पास निम्न मार्ग/ऊपरी मार्ग पर विचार किया जा रहा है।

3. सेट एन्थोनी स्कूल के सामने ऊँचे उठे हुए मार्ग की व्यवस्था धीमी गति के यातायात को अलग करने के लिए रेलिंग के द्वारा अलग किये गये सेवा मार्ग पर दूसरे विकल्प के रूप में विचार चल रहा है।

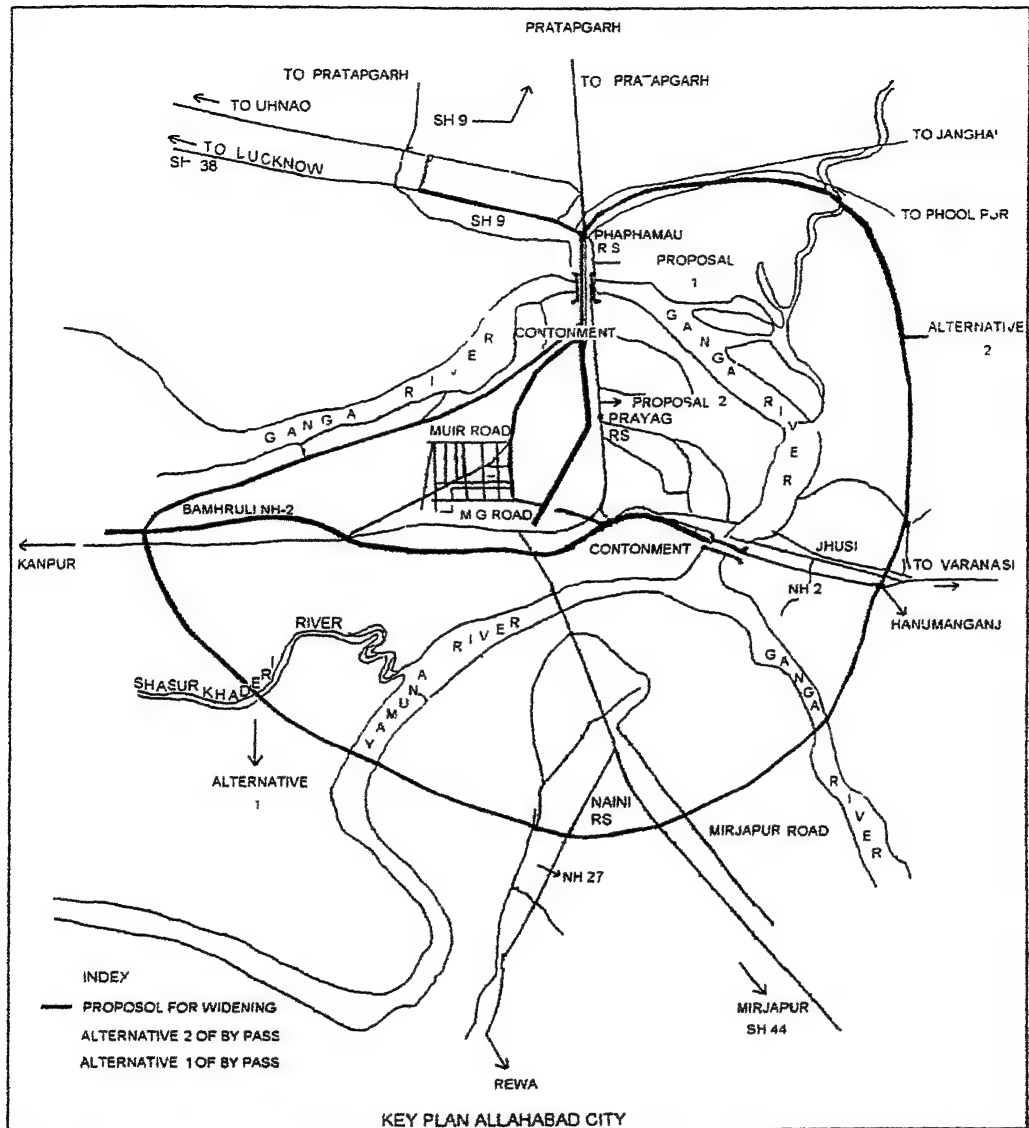
4. अलोपी बाग (202 किमी) में मार्ग संख्या-2 के पुल के नीचे की सड़क को चौड़ा करना।

5. दारागज चौराहा (204 किमी) वहाँ कानपुर, रीवां एवं मिर्जापुर के यातायात मिलते हैं पर ग्रेड सेपरेटर (Grade Separator) की व्यवस्था।

इलाहाबाद बाई-पास (दीर्घकालीन योजना) इलाहाबाद बाईपास की सम्भावना की खोज में दो अन्य विकल्पों पर विचार किया जा रहा है इसमें गंगा एवं यमुना नदी पर पुल बनाने की योजना शामिल होगी।

विकल्प - 1 : बमरौली के पास (180 किमी) से प्रारम्भ करते हुए यमुना नदी पर पुल राष्ट्रीय मार्ग संख्या 27 रीवा रोड राजमार्ग 44 झोंसी मिर्जापुर मार्ग, गंगा नदी पर पुल और हनुमानगंज के बाद राष्ट्रीय मार्ग संख्या 2

इलाहाबाद शहर क्षेत्र की मुख्य सड़के एवं बाईपास



Source -Mahayojna 2001

मानचित्र संख्या 5 1

(229 किमी) को जोड़ते हुए दक्षिणी बाई पास का निर्माण 150 किमी लम्बे बाई पास पर आने वाला अनुमानित खर्च लगभग 200 करोड रुपया होगा।

विकल्प - 2 बमरौली राष्ट्रीय मार्ग सख्या 2 बमरौली के पास से प्रारम्भ करते हुए उत्तरौला-फैजाबाद-इलाहाबाद राज्य मार्ग सख्या नौ को मिलाते हुए गंगा नदी पर पुल और हनुमानगज के पास राष्ट्रीय राज्य मार्ग 2 को मिलाते हुए उत्तरी बाई पास का निर्माण वर्तमान में स्थित फाफामऊ हनुमानगज मार्ग इस बाई पास का भाग होगा। 40 किमी लम्बे इस बाई पास के निर्माण में लगभग 160 करोड रुपये लागत आने की सम्भावना है। फैजाबाद एवं लखनऊ को जोड़ने वाले (B) उत्तरौला, फैजाबाद, इलाहाबाद राज्य मार्ग सख्या 9 एवं इलाहाबाद के अन्य महत्वपूर्ण सम्पर्क मार्गों का सुधार (अल्पकालिक योजना) बिलग्राम-उन्नाव-इलाहाबाद राज्यमार्ग 38 उत्तरौला - फैजाबाद-इलाहाबाद राजमार्ग सख्या 9 इलाहाबाद मलकहरहर (222 किमी) इलाहाबाद नगर निगम सीमा के पास मिलती है। वहाँ से आने वाला यातायात गंगा नदी पर के फाफामऊ पुल को पार करते हुए तेलियरगज, इलाहाबाद विश्वविद्यालय, आनन्द भवन, मेडिकल कालेज से होकर कोठापार्चा पर समाप्त होता है।

वर्तमान समय में उत्तरौला-फैजाबाद-इलाहाबाद मार्ग पर यातायात का विस्तार/आकार लगभग 19 हजार P C U का है। यातायात में 7.5% प्रतिवर्ष की वृद्धि को विचार में रखते हुए यह अनुमान लगाया जा सकता है कि 20 वर्षों बाद यह आकार/विस्तार 76 हजार P C U तक का हो जायेगा। वर्तमान समय में यह सड़क 7 मी० चौड़ी है जो यातायात को सुगम आवागमन के लिए पर्याप्त रही है अतः यह आवश्यक हो जाता है कि इस मार्ग पर चार लेन (14 मील) तक चौड़ा कर दिया जाय। शहर से गुजरने वाले उत्तरौला-फैजाबाद-इलाहाबाद के निम्नलिखित स्थानों को 4 लेन वाले मार्ग में परिवर्तित किये जाने का विचार है।

1 इलाहाबाद लखनऊ मार्ग उत्तरौला, फैजाबाद-इलाहाबाद मार्ग मलक-हरहर (222 किमी०) से प्रारम्भ करते हुए महात्मा गाँधी मार्ग पर हनुमान मन्दिर चौराहा तक 15 किमी तक की दूरी जिसमें उत्तरौला-फैजाबाद-इलाहाबाद एवं इलाहाबाद के सम्पर्क मार्गों को शामिल करता है।

2 उत्तरौला - फैजाबाद-इलाहाबाद मार्ग मोतीलाल नेहरू इंजीनियरिंग कालेज से प्रस्थान करते हुए मेडिकल कालेज से होकर कोठापार्चा तक 66.5 किमी की लम्बाई। (चित्र संख्या 5.1)

उपरोक्त कार्य के लिए 1117.40 लाख का इस्टीमेट आयुक्त इलाहाबाद के पत्र 736/PA सचिव/98 दिनांक 11.3.8 के द्वारा भारत सरकार को प्रस्तुत किया गया है।

अल्पकालीन योजना के लिए बाईपास के निर्माण तक यह सुझाव दिया जाता है कि वाराणसी से आने वाले एवं कानपुर की ओर जाने वाले भारी यातायात को वर्तमान 2 लेन वाले हनुमानगंज, सहसो, फाफामऊ की ओर से उत्तरौला-फैजाबाद-इलाहाबाद राजमार्ग-9 एवं बिलग्राम-उन्नाव-इलाहाबाद राजमार्ग 38 से होते हुए उन्नाव तक मोड़ दिया जाय। इस मार्ग के सुधारीकरण एवं विस्तारीकरण से सम्बन्धित उपयोगिता अध्ययन किया जाना एवं विस्तृत रिपोर्ट अभी भारत सरकार को भेजा जाना है।

भविष्य में विकास के लिए फाफामऊ पर स्थित गंगा नदी पर बने पुल को चार लेन वाले मार्ग में परिवर्तित किये जाने पर भी विचार किया जाना है।

रामबाग स्थित रेलवे क्रासिंग पर यातायात भीड़ की तीव्र समस्या है। रामबाग में पुल के नीचे मार्ग को चौड़ा करने एवं भूमिगत मार्ग की व्यवस्था की अनुशंसा की गई है।

उपरोक्त के अतिरिक्त निम्न बिन्दुओं पर जोर दिया गया है।

- 1 इलाहाबाद के सभी सड़कों से इनक्रोचमेन्ट को हटाने की प्रभावी व्यवस्था।
- 2 ट्रांसपोर्ट नगर को इलाहाबाद विकास प्राधिकरण द्वारा उपलब्ध कराये गये स्थान पर ले जाया जाना।
- 3 सरकार द्वारा माघमेला, अर्द्धकुम्भ, पूर्णकुम्भ कार्य हेतु उपलब्ध कराये गये धन से केवल लोक निर्माण विभाग के माध्यम से सड़कों का निर्माण सुधार एवं रख-रखाव किया जाना।

यह आशा की जाती है कि उपरोक्त परियोजनाओं के पूर्ण होने पर शहरी भाग में भीड़ की समस्या नहीं रहेगी।

नगरीय यातायात की वर्तमान व्यवस्था

इलाहाबाद जनपद के विभिन्न क्षेत्रों को जोड़ने एवं नगर के अन्दर यातायात के संचालन हेतु वर्तमान में निम्न परिवहन सुविधाएँ उपलब्ध हैं। (चित्रसंख्या 5.3)

महानगर बस सेवा—सम्भागीय परिवहन प्राधिकरण इलाहाबाद द्वारा इलाहाबाद महानगर क्षेत्र में यातायात व्यवस्था हेतु निजी क्षेत्र के लिए कुल 13 मार्गों का वर्गीकरण किया गया है जिन पर संचालन हेतु 226 वाहनो की संख्या सीमा निर्धारित की गई है। जो निम्नवत है :

सारणी - 5.1			
क्रमांक	रूट संख्या	मार्ग का नाम	निर्धारित संख्या
1	1	कचहरी-करछना	15
2	2	गोविन्दपुर-घूरपुर	12
3	3	नेहरू पार्क - हण्डिया	50
4	4	नेहरू पार्क - नवाबगंज	10
5	5	करेली - सोरांव	13
6	6	ट्रांसपोर्ट नगर - फूलपुर	50

7	7	सगम - मनौरी	19
8	8	दारागज - मनौरी	19
9	9	रामबाग - होलागढ़	12
10	10	दारागज - कचेहरी	5
11	11	सगम - महुआकोठी	15
12	12	अवन्तिका - केन्द्राचल	3
13	13	रेलवे स्टेशन - इलाहाबाद	3

टैम्पो, टैक्सी

इलाहाबाद नगर से यातायात हेतु कुल 3867 टैम्पो टैक्सी उपलब्ध थे परन्तु ट्रॉफिक घनत्व एवं पर्यावरण प्रदूषण को दृष्टिगत रखते हुए सम्भागीय परिवहन प्राधिकरण के कुछ कठोर निर्णय लिये जिसमे गणेश मार्क टैम्पो का नगर क्षेत्र में संचालन प्रतिबन्धित कर दिया है एवं इनकी अधिकतम आयु सीमा नगर क्षेत्र से बाहर संचालन हेतु 12 वर्ष निर्धारित कर दी गई है। उल्लेखनीय है कि नगर क्षेत्र में अब केवल 8 वर्ष से कम आयु के ही विक्रम, टैक्सी को संचालन की अनुमति दी गई है। तथा सुगम यातायात हेतु प्रदूषण मुक्त नगर हेतु विक्रम टैम्पो की अधिकतम संख्या 2400 तथा आटोरिक्शा संख्या 100 निर्धारित कर दी गई है। वर्तमान में यद्यपि गणेश मार्क टैम्पो को नगर-क्षेत्र में संचालन हेतु प्रतिबन्धित कर दिया गया है परन्तु इनकी संख्या एवम यातायात-व्यवस्था में इनकी उपयोगिता को देखते हुए सम्भागीय परिवहन प्राधिकरण ने इलाहाबाद जनपद के विभिन्न 9 तहसील मुख्यालयों को केन्द्र मानते हुए उनको 40 किमी० दायरे में संचालन हेतु इनकी संख्या निर्धारित कर दी है। जिनके माध्यम से ग्रामीण क्षेत्रों से नगर क्षेत्र में प्रतिदिन आने जाने वाले यात्रियों को परिवहन व्यवस्था उपलब्ध हो सके।

मैक्सी कैब - वर्तमान में इलाहाबाद नगर सीमा में करीब 400 जीपें मैक्सी कैब के रूप में प्रयोग की जा रही हैं। इसके अतिरिक्त निजी क्षेत्र की करीब 200 बसों का प्रयोग प्रतिदिन यात्रियों के परिवहन हेतु किया जा रहा है।

प्राइवेट साधन—उपरोक्त व्यवसायिक साधनों के अतिरिक्त करीब एक लाख पचास हजार दो पहिया वाहन तथा करीब पन्द्रह हजार चार पहिया वाहन इलाहाबाद जनपद में पंजीकृत हैं। जिनका उपयोग किसी न किसी रूप में व्यक्तिगत नगरीय यातायात व्यवस्था के रूप में किया जा रहा है।

पारम्परिक साधन

उपरोक्त वर्णित साधनों के अतिरिक्त इलाहाबाद नगर के करीब 27 हजार रिक्शा ट्राली, रिक्शा एवं करीब 400 तागा का प्रयोग नगरीय यातायात हेतु किया जा रहा है।

नगरीय क्षेत्र में मालवाहन की व्यवस्था - नगरीय क्षेत्र में भारी वाहनों के बढ़ते हुए दबाव एवं यातायात अवरोध को नियन्त्रित करने की दृष्टि से एवं माननीय उच्च न्यायालय इलाहाबाद के निर्देशानुसार भारी माल-वाहनों का घनी आबादी वाले नगरीय क्षेत्रों में प्रवेश निषिद्ध कर दिया गया है। इसके विकल्प हेतु ट्रांसपोर्ट नगर से छोटे हल्के वाहनों (छः पहिया वाले वाहनों को छोड़कर) द्वारा नगर क्षेत्र के विभिन्न स्थानों हेतु मालवाहन की अनुमति दी गई है। इसके अतिरिक्त 1000 रिक्शा, रिक्शा ट्राली का उपयोग नगरीय क्षेत्र में मालवाहन हेतु किया जा रहा है।

सभी कारकों को दृष्टिगत रखते हुए आगामी दीर्घकालीन योजनाओं हेतु आकड़ों को ध्यान में रखना उचित होगा।

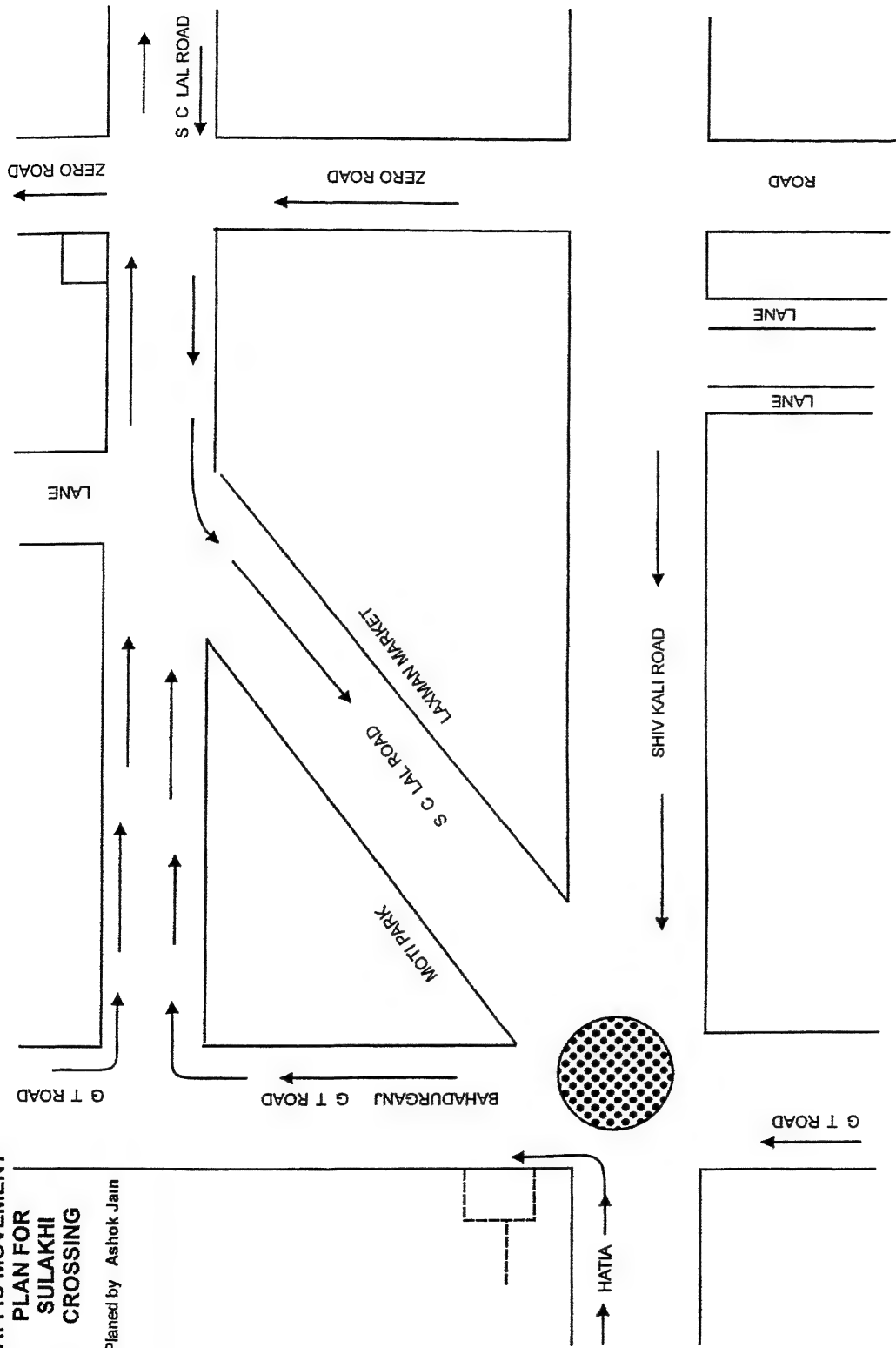
- 1 महानगरो में संचालित समानुपातिक वाहनों एवं उनके द्वारा घरे गये क्षेत्रफल निम्नवत पाये जाते है।
 - (अ) सड़को पर कार 84% स्थान घेर कर कुल यातायात का अधिकतम 17% ही ढो पाती है।
 - (ब) तिपहिया वाहन सड़कों पर 33% स्थान घेर कर कुल यातायात का 13% ही ढो पाती है।
 - (स) बसे सड़को पर 12% स्थान घेरते हुए कुल यातायात का 51% ढोती है।
- 2 कुल पजीकृत वाहनों में दो पहिया वाहनों की सख्या करीब 82% है इनमे 17% वार्षिक दर से वृद्धि हो रही है।
- 3 ट्राफिक अवरोध के कारण नगरो में वाहनों की औसत चाल 20 किमी प्रतिघटा हो रही है। दिल्ली में विशेष समय में औसत चाल 12 किमी० प्रतिघटा तक पायी गई है।
- 4 प्रदूषण की दृष्टि से बसे न्यूनतम प्रदूषणकारी है। जिनके आकलन प्रति सवारी प्रति किमी 0.89 ग्राम उत्सर्जन पाया गया है जबकि कार्य में यही उत्सर्जन 18.96 ग्राम एवं मोटर साइकिल में 17.49 ग्राम प्रति सवारी प्रति किमी पाया गया है।

भविष्य हेतु कार्य योजना : नगरीय क्षेत्र में बढ़ते हुए जनसंख्या को देखते हुए उम्मीद की जाती है कि आने वाले 20 वर्षों में इलाहाबाद नगर की जनसंख्या में करीब दुगुनी वृद्धि हो जायेगी। तथा फलस्वरूप नगरीय क्षेत्र का विस्तार एवं जनसंख्या घनत्व भी बढ़ेगा। उपरोक्त स्थिति को देखते हुए यदि दीर्घ कालीन योजना में निम्न पहलुओं पर विचार करते हुए अमल किया जाय तो नगरीय परिवहन व्यवस्था सुचारु रूप से उपलब्ध कराया जा पाना सम्भव हो सकेगा।

- 1 भारी यातायात का प्रवेश नगर क्षेत्र में पूर्णतः निषिद्ध करते हुए बाई पास मार्ग का सृजन करते हुए यथा शीघ्र इसका क्रियान्वयन कर दिया जाय।

TRAFFIC MOVEMENT PLAN FOR SULAKHI CROSSING

Planned by Ashok Jain



- 2 इंडियन आयल की आपूर्ति डिपो के पास रेलवे लाइन के ऊपर ओवर ब्रिज आवश्यक होगा। जिससे खुल्दाबाद ओवरब्रिज पर ट्रॉफिक दवाव कम हो सके। निर्माणाधीन चौफटका क्रासिंग पर ओवर ब्रिज यथाशीघ्र पूर्ण कर लिया जाय।
- 3 महानगर बस सेवा हेतु शासन से सब्सिडी, करो से मुक्ति रियायत हेतु अनुरोध किया जाय। यह देखने में आया है कि उत्तर प्रदेश राज्य सड़क परिवहन निगम के द्वारा नगर-बस सेवाये आलमकारी घोषित कर बन्द दिये जाने के बाद निजी दुपहिया एवं चार पहिया वाहनो की सख्या का विस्फोट हुआ है। मुम्बई महानगर में उपलब्ध नगर बस सेवा आदर्श मानने योग्य है जिसके कारण निजी वाहनो की सख्या वृद्धि अत्यन्त कम है तथा प्रदूषण का स्तर भी सतोषजनक है अतः नगरीय सीमा के अन्दर आवश्यकता अनुसार विभिन्न मार्गों का सृजन करते हुए छोटी महानगरी बसो का सचालन बढ़ाया जा सकता है।
- 4 इलाहाबाद नगर के अन्दर प्रमुख व्यवसायिक एवं भीड़-भाड़ वाले क्षेत्रो में वन-वे ट्राफिक योजना के तहत मार्गों का चुनाव करके यातायात को नियन्त्रित एवं सुगम बनाया जा सकता है।
- 5 टैम्पो, टैक्सी का प्रचलन विभिन्न चरणो में धीरे-धीरे समाप्त किया जाये एवं इनके स्थान पर वन वे ट्राफिक व्यवस्था लागू करते हुए छोटी महानगरी बसो का प्रचलन बढ़ाया जाये।
- 6 नगर के प्रमुख मार्गों को कम-से-कम डबल लेन में परिवर्तित करते हुए डिवाइडर युक्त बनाया जाय।
- 7 नगर क्षेत्र में विभिन्न व्यवसायिक भीड़भाड़ वाले स्थानों के समीप स्थान चिन्हित कर वाहनो हेतु पार्किंग स्थल विकसित किया जाय।

इलाहाबाद शहर के सड़क यातायात व्यवस्था की योजना

प्रत्येक विकासमान शहर के लिए एक अच्छी यातायात नियन्त्रण व्यवस्था एवं गतियोजना उचित आधारभूत व्यवस्था आवश्यक होती है। इलाहाबाद में इन दिनों आप प्रत्येक महत्वपूर्ण चौराहो एवं सड़को पर ट्रॉफिक जाम पायेंगे। यातायात के खतरे को हटाने एवं अतिक्रमण हटाने सड़कों को सभी प्रकार के यातायात से सुरक्षित करने और कम समय लेने वाली बनाने के लिए एक अच्छी यातायात चालन की योजना अति आवश्यक है। सड़को को सुरक्षित एवं कम समय लेने वाली बनाने में सभी सम्बन्धित विभागो जैसे - नगर निगम, पुलिस प्रशासन, जिला प्रशासन, विद्युत विभाग, टेलीफोन विभाग, जल संस्थान इत्यादि एवं जनता का सहयोग अति आवश्यक है।

ट्रॉफिक जाम/घनत्व का मूल कारण एवम् उसके उपचार का संक्षिप्त विवरण

अतिक्रमण

बड़े एवं छोटे दुकानदारों कई नगरवासियो पुलिस विभाग (पुलिस सहायता केन्द्र) के द्वारा अधिक मात्रा में अतिक्रमण किया गया है जिससे सड़को पर यातायात हेतु उपलब्ध स्थान अत्यन्त कम हो गया है यह अतिक्रमण अवश्य हटाया जाना चाहिए।

नालियों

खुली एव ऊपर तक बहने वाली नालियाँ सड़को पर अस्वास्थ्यकर स्थिति पैदा करती है और यातायात के लिए उपलब्ध जगह को कम करती है। नालियों को सड़क के फुटपाथ के एकदम बाये किनारे पर स्थानान्तरित कर देना चाहिए एव इसे गोलपाइप की व्यवस्था से जिसमे वर्षा का जल भी गिराया जा सके। भूमिगत कर देना चाहिए। (भूमिगत जल प्रवाह तत्र) यह सड़को को अधिक यातायात के लिए जगह उपलब्ध करायेगा तथा शहर को स्वच्छ रखेगा।

मेनहोल

खुले एव ऊपर तक बहने वाले मेनहोल यातायात खतरे दुर्घटना एव अस्वास्थ्यकर स्थिति के कारण ही मेनहोल ढक्कन अवश्य लगाया जाना चाहिए तथा ऊपर तक बहने वाले मेन होलो को नियमित अन्तराल पर देखते रहना चाहिए।

मलवा

सड़को के किनारे इकट्ठा किये गये मलवा भी यातायात खतरे को बढ़ाने एवं यातायात की गति को रोकने के कारण है। वाहन मलवा नियमित रूप से हटाया जाना चाहिए और यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि मलवा मुख्य सड़को पर न इकट्ठा किया जाय।

कूड़ा पात्र

मुख्य सड़को पर अनियोजित ढंग से रखे गये कूड़ापात्र यातायात खतरे एव अस्वास्थ्यकर स्थिति का गम्भीर कारण है। कूड़ापात्रों को रखने के लिए उचित जगहों की पहचान की जानी चाहिए और इसमें पहिये लगे होने चाहिये जिससे इसको सुगमता से इस्तेमाल किया जा सके।

होरडिंग

होरडिंग भी यातायात खतरे का एक गम्भीर कारण है चूँकि होरडिंग नगर निगम के लिए आय का एक स्रोत है। अतः इसे फुटपाथ के एकदम बायें किनारे पर लगाया जाना चाहिए तथा चौराहों के बीच केन्द्र के चारों ओर लगाये जाने वाले होरडिंग को हटाया जाना चाहिए क्योंकि ये ट्रॉफिक खतरे को बढ़ाते हैं।

टेलीफोन खम्भे/बिजली का खम्भा/वितरण बक्से एवं ट्रांसफार्मर

मुख्य सड़क पर अनियोजित ढंग से लगाये गये बिजली खम्भे, टेलीफोन खम्भे, वितरण बक्से और ट्रांसफार्मर सड़क के दोनों ओर के अतिक्रमण को बढ़ावा देते हैं और ट्रॉफिक जाम एव दुर्घटनायें होती हैं। यह सुझाव दिया

जा सकता है कि टेलीफोन खम्भो बिजली के खम्भो को सड़क के बीचोबीच स्थित रोड, डिवाइडरो पर स्थानान्तरित कर दिया जाना चाहिए। जहाँ पर रोड डिवाइडर उपलब्ध नहीं है वहाँ इन खम्भो को सड़क के किनारे स्थापित किया जाना चाहिए यह वाहन यातायात के लिए अधिक स्थान उपलब्ध करायेंगा।

रेलवे क्रासिंग

जब कभी शहर में रेलवे क्रासिंग वाहन यातायात के लिए बन्द किये जाते हैं रेलवे क्रासिंग को दोनों ओर रोड डिवाइडर न होने के कारण भीषण ट्राफिक जाम हो जाता है यह स्थिति जी०आई०सी० के निकट रामबाग चौराहे पर अधिक होती है। विगत कई वर्षों से निर्माणाधीन ओवरब्रिज जो कानपुर रोड (सुलेमसराय) को पुरानी जी०टी० रोड (हिम्मतगज) जोड़ते हैं जितने भी कम समय में सम्भव हो पूरे कर लिये जाने चाहिए।

टेम्पो, विक्रम, टैक्सी और प्राइवेट बस

यद्यपि टेम्पो, विक्रम, टैक्सी और प्राइवेट बस सार्वजनिक यातायात के महत्वपूर्ण साधन हैं। लेकिन जिस ढंग से ये यातायात चलाये जा रहे हैं ये एक गम्भीर यातायात समस्या उत्पन्न कर रहे हैं। यह सुझाव दिया जा सकता है कि इनके रूट को निर्धारित किया जाय और विभिन्न स्थानों पर अनियोजित एवं अनावश्यक पार्किंग तथा इनके अड्डों को हतोत्साहित किया जाना चाहिए।

पार्किंग स्थल

ट्राफिक जाम करने वाले अनियोजित पार्किंग से बचने के लिए निजी वाहनों के लिए पार्किंग स्थलों की पहचान की जानी चाहिए भीड़ भरे इलाकों, बाजारों में लम्बे समय तक पार्किंग को हतोत्साहित एवं प्रतिबन्धित किया जाना चाहिए।

रोड-डिवाइडर

सुरक्षित एवं समय बचाने वाले यातायात व्यवस्था के लिए एक तरफा यातायात चालन व्यवस्था ही एक मात्र उपाय है। भीड़ भरे एवं ओवर-टेकिंग को हटाने के लिए उचित रोड-डिवाइडर बनाये जाने चाहिए।

वन-वे यातायात

शहर में कई सड़कें हैं जिस पर दोनों तरफ से ट्रॉफिक का आवागमन होता है। ऐसे मार्गों की पहचान की जानी चाहिए एवं इन पर वन-वे यातायात व्यवस्था लागू की जानी चाहिए। उदाहरण के लिए ऐसी सड़कें रानी मार्केट रोड, बहादुर गंज चौराहे से लोकनाथ चौराहे तक पुरानी जी०टी० रोड कोठापार्चा रोड, हटिया रोड, खलीफा मंडी के निकट पुरानी जी०टी० रोड है।

यातायात नियन्त्रण के लिए आधारभूत संरचना

उचित यातायात व्यवस्था के अभाव में ट्रॉफिक जाम, दुर्घटना, अग-भंग होना। समय एवं ईंधन की बरबादी होती है। प्रत्येक चौराहे एवं मोड़ पर आटोमैटिक ट्रॉफिक सिग्नल की व्यवस्था पुलिस कास्टेबिल एवं जहाँ आवश्यक हो पुलिस आफिसर की व्यवस्था अवश्य की जानी चाहिए। पैदल चलने वालों के लिए सड़क पार करने हेतु विशेष व्यवस्था की जानी चाहिए। प्रत्येक चौराहे एवं शहर के मुख्य मार्गों पर जेब्रा पेंटिंग, यातायात संकेत, स्कूल क्षेत्र, गति सीमा U आकृति के भीड़ वाले स्थान दुर्घटना बाहुल्य क्षेत्र, गति अवरोधक इत्यादि को दर्शाने वाले संकेत चिह्न लगाये जाने चाहिए।

यातायात संचालन योजना

चूँकि इलाहाबाद की सड़कें अधिक चौड़ी नहीं हैं और साथ ही यह भी संभव नहीं है कि सड़कों को चौड़ा करने के लिए भवनों को गिरा दिया जाय अतः इस बढ़ते हुए शहर के लिए तीव्र एवं सुरक्षित, समय व ईंधन बचाने वाले एक बहुत प्रभावी यातायात संचालन योजना की आवश्यकता है।

एक या दो दिन में पूरी यातायात व्यवस्था को बदल देना संभव नहीं है। यातायात व्यवस्था एवम् संचालन योजनाबद्ध होनी चाहिए तथा इन्हें विभिन्न चरणों में लागू किया जाना चाहिए। इस रिपोर्ट के साथ लगाये गये कुछ यातायात संचालन योजना स्वतः स्पष्ट है लेकिन कुछ बिन्दुओं का स्पष्टीकरण आवश्यक है।

वन-वे बायीं, सीधी चलने वाले यातायात और अधिक भारी भीड़ वाले चौराहों को बन्द करने का सुझाव दिया जाता है। क्रास-ओवर को रोकने का कार्य यह है कि जब क्रासओवर खुले रहते हैं तो यातायात छः दिशाओं में चलता है जिससे चौराहों पर ट्रॉफिक जाम हो जाता है। यह सुझाव दिया जाता है कि U आकृति वाले मोड़ की पहचान की जानी चाहिए और इन स्थानों पर दुर्घटना रक्षक बनाये जाने चाहिए। जिससे गुजरने वाले यातायात गन्तव्य स्थान पर पहुँच सके U आकृति के मोड़ फुटपाथ के कुछ भागों का अधिग्रहण कर आसानी से विकसित किये जा सकते हैं। यह भी सुझाव दिया जाता है कि ऐसे चौराहों पर जहाँ क्रास-ओवर (वाहन के आवागमन को) रोका जाता है वहाँ पैदल चलने वालों के लिए सड़क पार करने की व्यवस्था की जानी चाहिए। प्रत्येक दो मिनट के बाद आधे मिनट के लिए यातायात को रोका जा सकता है पैदल चलने वालों के लिए स्वचालित सिग्नल लगाये जाने चाहिए।

यह दृढ़ रूप से विश्वास किया जाता है कि इस रिपोर्ट में दिये गये सुझावों को ध्यान में रखते हुए यातायात संचालन योजना को लागू किया जाता है तो इससे निश्चित रूप से अच्छे परिणाम प्राप्त होंगे।

नगरीय परिवहन

अर्बन ट्रासपोर्ट पर गठित उप-समूह में 13 सदस्यों ने भाग लिया जिनमें परिवहन तथा पुलिस विभागों के अधिकारी, परिवहन उद्योग से जुड़े व्यवसायी, ट्रासपोर्ट यूनियन के पदाधिकारी तथा जागरूक नागरिकों को प्रतिनिधित्व तथा प्रदेश के परिवहन आयुक्त डा० एस० पी० सिंह ने उपसमूह की अध्यक्षता की।

पारस्परिक परिचय के बाद उप समूह में चर्चा का प्रारम्भ डा० एस०पी० सिंह द्वारा प्रस्तुत किये गये आधार पत्र के साथ हुआ। आधार पत्र के अतिरिक्त दो अन्य शोध पत्र श्री अशोक कुमार सम्भागीय परिवहन अधिकारी इलाहाबाद तथा श्री अशोक जैन, श्री जे०के० श्रीवास्तव एव आर०टी०ओ० कौशाम्बी द्वारा प्रस्तुत किये गये।

उपसमूह ने इलाहाबाद नगर की वर्तमान यातायात व्यवस्था की प्रमुख विशेषताओं को चिह्नित किया।

नगर की यातायात व्यवस्था अत्यन्त असंगठित तथा अव्यवस्थित स्थिति में है।

नगर की अधिसंख्य जनसंख्या अभी भी यातायात से सस्ते संसाधनों पर निर्भर है। हाल के वर्षों में सड़क दुर्घटनाओं की संख्या तेजी से बढ़ी है।

उपरोक्त विशेषताओं को ध्यान में रखकर समूह की परिचर्चा आगामी वर्षों में सस्ता, सुव्यवस्थित, सुरक्षित तथा सुविधाजनक यातायात की योजना प्रस्तावित करने का संदर्भ तय किया है। समूह ने तात्कालिक तथा दीर्घकालिक दोनों दृष्टि से नियोजन की आवश्यकता को स्वीकार किया। परन्तु नगरीय यातायात की दुर्व्यवस्था तथा समस्या की विकरालता को ध्यान में रखते हुए तात्कालिक नियोजन की आवश्यकता को अधिक महत्व दिया।

उपसमूह में इस बात पर असहमति थी कि नगर की परिवहन योजना को नगर नियोजन के अभिन्न अंग के रूप में विकसित किया जाना चाहिए।

उपसमूह में इस बात पर चिन्ता व्यक्त की गई है कि इलाहाबाद नगर की परिवहन व्यवस्था अत्यन्त असंगठित एवं अनियोजित स्थिति में है इसके सुव्यवस्थित नियोजन को आवश्यकता को अपरिहार्य मानते हुए सम्भागीय परिवहन प्राधिकरण के साथ-साथ जिलाधिकारी की अध्यक्षता में गठित की गई। जिला परिवहन सलाहकार समिति को वैधानिक मान्यता देकर सक्रिय बनाया जाना चाहिए इसी संदर्भ में यह विचार भी आया कि नगर में संचालित सभी प्रकार के परिवहन माध्यमों के प्रतिनिधियों को सम्मिलित करते हुए नगरीय परिवहन प्रकोष्ठ की भी स्थापना की जानी चाहिए जो दिन प्रतिदिन उठने वाली यातायात समस्याओं को सुझा सकने का दायित्व निभा सके। सिद्धान्त रूप में यह स्वीकारते हुए कि सात सीट वाले टैम्पो, विक्रम नगरीय परिवहन के लिए अभिशाप है। उपसमूह ने उनके विकल्प तलाशे जाने पर बल दिया। इस दिशा में उपसमूह में गम्भीर चिन्तन किया है। यह माना गया है कि यद्यपि टैम्पो/विक्रम आज नगर में यातायात के सस्ते व सुविधाजनक साधन हैं तथा पर्याप्त मात्रा में रोजगार सृजन की क्षमता रखते हैं

क्रियान्वयन को सख्ती से लागू करना। विद्यालयों में यातायात नियमों की शिक्षा व प्रसिक्षण की व्यवस्था डेरी उद्योग को नगर के बाहर स्थानान्तरित करने का सुझाव दिया गया।

भू-उपयोग नियोजन

सड़कों पर अतिक्रमण को हटाया जाय तथा हटाये जाने के बाद उसे तत्काल यातायात में प्रयोग योग्य बनाया जाना चाहिए। सड़कों को अतिक्रमण से मुक्त बनाये रखने के लिए सम्बन्धित विभाग पी०डब्ल्यू०डी०, आई०एन०एन०, ए०डी०ए० को उत्तरदायी बनाया जाय। सड़कों पर गैर परिवहन प्रयोग चाहे निजी हो या सरकारी उसे समाप्त किया जाना चाहिए। इस दिशा में टेलीफोन विभाग, बिजली विभाग, प्रचार हेतु लगाये गये होर्डिंग आदि को हटा कर सड़कों को यातायात के लिए चौड़ा किया जाना चाहिए। इस दृष्टि से समूह ने चौराहों पर मूर्तियाँ आदि स्थापित करते समय यह ध्यान रखने की सलाह दी गयी कि वह सुचारु परिवहन में बाधा न हो अनुचित माना तथा उन्हें अतिक्रमण की श्रेणी में रखने की सलाह दी। सड़कों को सुधारे जाने, उन्हें चौड़ा करने, फुटपाथों को चिह्नित करने, डिवाइडर बनाये जाने की सलाह समूह द्वारा दी गयी।

दीर्घकालीन नियोजन

समूह ने रेल परिवहन को भी नगर-यातायात से जोड़ने की सलाह दी। नगरीय रेल सेवा विकसित करने की राय उभर कर आयी तथा साथ ही भूमिगत रेल पथ की सम्भावना तलाशे जाने का भी विचार समूह में रखा गया।

तत्कालिक दृष्टि से सुगम एवं सुव्यवस्थित यातायात को सुनिश्चित करने के लिए परिचालन की दृष्टि से यातायात नियमन एवं नियन्त्रण की नीति अविलम्ब लागू की जानी चाहिए। इस दिशा में श्री अशोक जैन ने प्रायोगिक तौर पर लागू करने के लिए विवेकानन्द मार्ग, जीरोरोड तथा जानसेनगंज चौराहे पर यातायात नियमन का एक प्रारूप अपने शोध-पत्र में प्रस्तुत किया जिसका समूह के सदस्यों ने समर्थन किया। वर्तमान सेमिनार में इलाहाबाद महानगर के अगले 20-25 में सम्भावित विकास की एक समन्वित रूपरेखा उभर कर आयी है। जिससे विदित होता है इलाहाबाद राजमार्गों के स्वरूप में बाईपासों के निर्माण तथा आबादी के नये क्षेत्रों तथा इलाहाबाद राष्ट्रीय जल मार्ग न० 1 वर्गमील के बनाने के कारण महत्वपूर्ण परिवर्तन होगा।

अतः इलाहाबाद विकास के सम्भावित स्वरूप को ध्यान में रखते हुए व्यापक प्रतिभागिता के साथ अलग से एक गोष्ठी आयोजित की जानी चाहिए तथा परिवहन आवश्यकताओं का नवीनतम स्वरूप जानने के लिए सर्वे किया जाना चाहिए।

वायुमण्डलीय प्रदूषण

परिभाषा :

पृथ्वी एक विशाल पारिस्थितिक तन्त्र है। इसमें कई छोटे-छोटे पारिस्थितिक-तन्त्र पाये जाते हैं। सभी पारिस्थितिक तन्त्रों में चाहे वह जलीय हो या स्थलीय, जीवीय (biotic) और अजीवीय (abiotic) घटक पाये जाते हैं। ये घटक आपस में एक दूसरे से सम्बन्धित रहते हैं और एक दूसरे को प्रभावित करते हैं अर्थात् अजीवीय-घटकों का प्रभाव जीवीय घटकों के जीवन पर पड़ता है और जीवीय-घटकों के कार्यकलापों का अभाव अजीवीय वातावरण पर पड़ता है। सभी पारिस्थितिक-तन्त्रों में हरे पौधे प्राथमिक उत्पादक (primary producers) के रूप में पाये जाते हैं जो इनमें CO_2 तथा C_2 का सन्तुलन बनाये रखते हैं। इनके अलावा पृथ्वी के पारिस्थितिक तन्त्र में अन्य सभी घटक सन्तुलित अवस्था में पाये जाते हैं। जब यह सन्तुलन किन्हीं कारणों वश भग्न हो जाता है तो पृथ्वी के मुख्य घटकों जैसे—वायु, जल एवं मिट्टी के भौतिक (physical), रासायनिक (chemical) एवं जैवीय (biological) लक्षणों में अवाञ्छनीय परिवर्तन हो जाता है। इसका प्रभाव जीवधारियों पर पड़ता है जो प्रायः हानि-कारक ही होता है। यही परिवर्तन प्रदूषण (pollution) कहलाता है। इसका मुख्य कारण मानव है जो अपने स्वार्थ एवं सुख के लिये अनेकों ऐसे कार्य करता है जिससे वातावरण दूषित होता रहता है। प्रदूषण की परिभाषा निम्नलिखित ढंग से दी जा सकती है—

“वायु, जल एवं मिट्टी के भौतिक, रासायनिक और जैविक लक्षणों का वह अवाञ्छनीय परिवर्तन जो मानव एवम् उससे सम्बन्धित लाभदायक जीवधारियों के जीवन, औद्योगिक संस्थानों की प्रगति एवं खेती आदि को हानि पहुँचाता है, प्रदूषण कहलाता है।”

"Pollution is an undesirable change in the physical, chemical and biological characteristics of air, water and soil which affects human life, lives of his related other useful living plants and animals, industrial progress, living condition and cultural assets etc "

प्रदूषकों के प्रकार (Kind of Pollutants)

प्रदूषक दो प्रकार होते हैं—

- (1) जीवधारियों द्वारा क्षयकारी अथवा अपघटनीय।
- (2) जीवधारियों द्वारा अक्षयकारी अथवा अनपघटनीय।

1. **जीवधारियो द्वारा क्षयकारी अथवा अपघटनीय (Biodegradable or Decomposable)**—ये वे कार्बनिक पदार्थ हैं जो सूक्ष्म जीवधारियो (micro-organisms) द्वारा अपघटित होकर अपने हानिकारक (विषाक्त) प्रभाव को समाप्त कर देते हैं। जैसे—घरो की नालियो से निकला हुआ वाहितमल (sewage), पौधो एव जन्तुओं के मृत-अवशेष तथा कूड़ा-करकट आदि। इन पदार्थों की एक निश्चित मात्रा ही सूक्ष्म जीवधारियो (कवक एवम् जीवाणु) द्वारा अपघटित हो पाती है। जब ये अधिकता में पाये जाते हैं तो इनका अपघटन करने में सूक्ष्म जीवधारी असमर्थ होते हैं और ये पदार्थ वातावरण में प्रदूषण का कारण बन जाते हैं अर्थात् प्रदूषण फैलाते हैं।

2. **जीवधारियो द्वारा अक्षयकारी अथवा अपघटनीय (non-biodegradable or non-decomposable)**—ये वे पदार्थ हैं जो सूक्ष्म जीवधारियो द्वारा अपघटित नहीं होते और प्रारम्भ से ही हानिकारक होते हैं, जैसे—एल्यूमीनियम, लोहा, काच आदि धातुओं के टुकड़े, पारे के लवण (mercury salts) तथा DDT व फीनोल आदि रासायनो के यौगिक।

प्रदूषण के क्षेत्र (Areas of Pollution)

पृथ्वी के भौतिक वातावरण निम्नलिखित तीन भागों में बाँटा गया है जिनमें प्रदूषण होता रहता है—

1. **स्थल मंडल (Lithosphere)**—यह वह स्थलीय भाग है जिससे पौधों को आवश्यक खनिज लवण प्राप्त होते हैं। इसके अन्तर्गत चट्टाने, मिट्टी तथा रेत आदि मुक्त वातावरण आता है।

2. **जल मण्डल (Hydrosphere)**—यह पृथ्वी का स्थल मण्डल पर उपस्थित वह जलीय भाग है जिससे पौधे व अन्य जीवधारी अपने जीवन को चलाने के लिये जल प्राप्त करते हैं। इसके अन्तर्गत समुद्र, नदियाँ, तालाब, झरने, गड्ढे, खाडियों, कुये व अन्य जलाशय आदि आते हैं।

3. **वायुमंडल (Atmosphere)**—यह वह वायुवीय भाग है जो स्थल एवम् जल मण्डल के ऊपर लगभग 200 मील तक फैला रहता है। इसके अन्तर्गत विभिन्न प्रकार की गैसों जैसे आक्सीजन, कार्बनडाई आक्साइड तथा नाइट्रोजन आदि आती हैं। ये गैसों एक निश्चित अनुपात एवम् संतुलित मात्रा में पाई जाती हैं।

स्थल, जल एवम् वायुमण्डल तीनों मण्डल (biosphere) से सम्बन्धित रहते हैं। जीवमण्डल पृथ्वी का वह भाग है जिसमें जीवधारी निवास करते हैं।

प्रदूषण के प्रकार (Types of Pollution)

प्रदूषण मुख्य रूप से पाँच प्रकार होता है—

- 1 वायु प्रदूषण (Air pollution),
- 2 जल प्रदूषण (Water pollution),
- 3 मृदीय प्रदूषण (Soil pollution),
- 4 ध्वनि प्रदूषण (Sound or Noise pollution),
- 5 रेडियोधर्मी प्रदूषण (Radioactive pollution)।

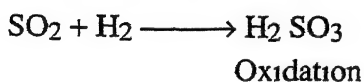
वायु प्रदूषण

सभी जीवधारियों को जीवित रहने के लिए स्वच्छ वायु की आवश्यकता होती है, जो वायुमण्डल में पायी जाती है। वायुमण्डल एक गैसीय आवरण है जो पृथ्वी को चारों तरफ से घेरे हुए है तथा वायु विभिन्न गैसों का यांत्रिक मिश्रण है इनमें नाइट्रोजन (78.09%), आक्सीजन (21.0%), कार्बन डाईआक्साइड (0.03%), आर्गन (0.93%) का योगदान है। इसके अलावा निऑन, क्रिप्टॉन, हीलियम, हाइड्रोजन, जेनॉन, ओजोन आदि गैसें भी वायुमण्डल में मौजूद हैं। आक्सीजन का प्रयोग जीवधारियों की श्वसन क्रिया में होता है। इसमें कार्बनिक खाद्य पदार्थों (कार्बोहाइड्रेट्स, वसा एवं प्रोटीन) का आक्सीकरण होता है। फलस्वरूप CO_2 गैस निकलती है। CO_2 का प्रयोग हरे पौधे प्रकाश संश्लेषण द्वारा अपने भोजन के निर्माण में करते हैं। इस प्रकार वातावरण में O_2 व CO_2 का सतुलन बना रहता है और इनकी मात्रा व अनुपात भी हर समय निश्चित बनी रहती है। एक व्यक्ति प्रतिदिन जितनी वस्तुओं को ग्रहण करता है उसका लगभग 80% वायु का होता है। एक व्यक्ति प्रतिदिन 22,000 बार सांस लेता है। इस तरह एक व्यक्ति प्रतिदिन आक्सीजनयुक्त वायुमण्डल से 35 गैलन या 16 किलोग्राम वायु का सेवन करता है।

इस प्रकार मानव एवं अन्य जीवधारियों के लिए स्वच्छ वायु की आवश्यकता होती है जब किन्हीं कारणों से वायुमण्डल की गैसों की इस मात्रा एवं अनुपात में अवांछनीय परिवर्तन हो जाता है तथा वायु इन गैसों के अतिरिक्त कुछ अन्य विषाक्त गैसों मिल जाती है तो इसे वायु प्रदूषण कहते हैं।

प्रदूषकों के प्रभाव (Effects of Pollution)

(i) SO_2 —वायु प्रदूषकों में सबसे ज्यादा हानिकारक SO_2 है। SO_2 से मानव में विभिन्न प्रकार की बीमारियाँ, जैसे-दमा (asthma), खाँसी, फेफड़ों के रोग, ब्रोकाइटिस आदि हो जाती है। कारखानों की चिमनियों से निकली SO_2 गैस वातावरण की नमी को अवशोषित करके H_2SO_4 अम्ल बनाती है जिसके प्रभाव से पौधों की पत्तियों के किनारे तथा नमों के मध्य का स्थान सूखने लगता है।



SO_2 सल्फ्यूरिक अम्ल की सान्द्रता बढ़ने पर पादप कोशिकाओं में प्रकाश संश्लेषण एवं उपपंचायी क्रियाओं की दर कम हो जाती है, प्लाज्मा झिल्ली टूट जाती है, हरित लवक नष्ट हो जाते हैं, जीवधारियों की वृद्धि कम हो जाती है एवं मनुष्य की श्वसन-नली फेफड़ों को क्षति पहुँचाती है। SO_2 पत्थरो, कागजों व स्टील आदि के कारखानों को हानि पहुँचाती है क्योंकि ये सभी वस्तुएँ SO_2 से नष्ट हो जाती हैं।

(ii) CO — इसमें क्षय रोग (T B) फेफड़ों के कैंसर (Jung's cancer), दमा (asthma) आदि बीमारियाँ होती हैं।

(iii) NO — रक्त में आक्सीजन ग्रहण करने वाले की क्षमता को घटाती है।

(iv) ओजोन (O₃)—ओजोन से खॉसी सीने में जलन तथा आँख के रोग हो जाते हैं। इससे कपड़ों व रबर आदि को भी हानि पहुँचती है।

(v) बेजीन (benzene) व पायरीन (pyrene) के अणु कैंसर जैसे भयंकर रोग उत्पन्न करते हैं।

(vi) एस्बेस्टास (asbestos) के कण कैंसर व यकृत (liver) की बीमारियाँ उत्पन्न करते हैं।

(vii) फार्बन के कण व धुआँ आदि क्षयरोग व कैंसर उत्पन्न करते हैं।

(viii) धूल व धुएँ में उपस्थित सीसे (lead) के कण मनुष्य के शरीर में पहुँच कर नाडी-संस्थान के रोग उत्पन्न करते हैं।

(ix) कैडमियम (Cd) के कण श्वसन-विष (respiratory poison) की तरह कार्य करते हैं। ये हृदय-सम्बन्धी रोग उत्पन्न करते हैं व रक्त-दाब (blood pressure) बढ़ाते हैं।

(x) प्रदूषित वायु मनुष्यों में त्वचा रोग, एक्जिमा, मुहासे व एन्थाक्स आदि उत्पन्न करती है।

(xi) लोहे की खानों में कार्य करने वाले मजदूरों की लौह-संक्षिप्तता (siderosis) नामक रोग हो जाता है जो लोह धूल में सिलिका धूल के मिल जाने के कारण होता है।

(xii) जिक, टिन व क्रोमियम आदि के कणों से भी शारीरिक रोग उत्पन्न होते हैं।

वायु प्रदूषण मुख्य रूप से गैसीय, ठोस तथा तरल कणों वाले प्रदूषणों द्वारा होता है। वायु के प्रदूषणों में प्रमुख हैं— कार्बन-डाइऑक्साइड, फ्लूरो कार्बन, नाइट्रोजन ऑक्साइड, सल्फर कम्पाउण्ड्स, अपशिष्ट उष्मा, जलवाष्प अमीनिया, हाइड्रो-कार्बन, मेटिल ब्रोमाइड, क्लोरो-85 एथरोसॉल आदि। उल्लेखनीय है कि प्राकृतिक स्रोतों से उत्पन्न प्रदूषणों (यथा- ज्वालामुखी धूल तथा राख, वायु द्वारा उड़ाई गयी धूल, वस्तुओं के सड़ने-गलने से निस्सृत दुर्गन्ध तथा फूलों के पराग आदि) द्वारा वायु का प्रदूषण अधिक महत्वपूर्ण नहीं होता है क्योंकि एक तरफ तो प्रकृति अपने होम्योस्टेटिक प्रक्रिया द्वारा इन प्रदूषणों को आत्मसात कर लेती है और दूसरी तरफ प्राकृतिक स्रोतों वाले प्रदूषणों का वायु विश्व के समस्त वायुमण्डल में वितरण कर देती है। इसके विपरीत मानव जनित वायु प्रदूषण स्थान विशेष के वायु-मण्डल में ही केन्द्रित होते हैं। (यथा विश्व के अत्यधिक औद्योगिक एवं नगरीय क्षेत्रों में) जिस कारण मानव जनित वायु प्रदूषण अधिक हानिकारक होता है।

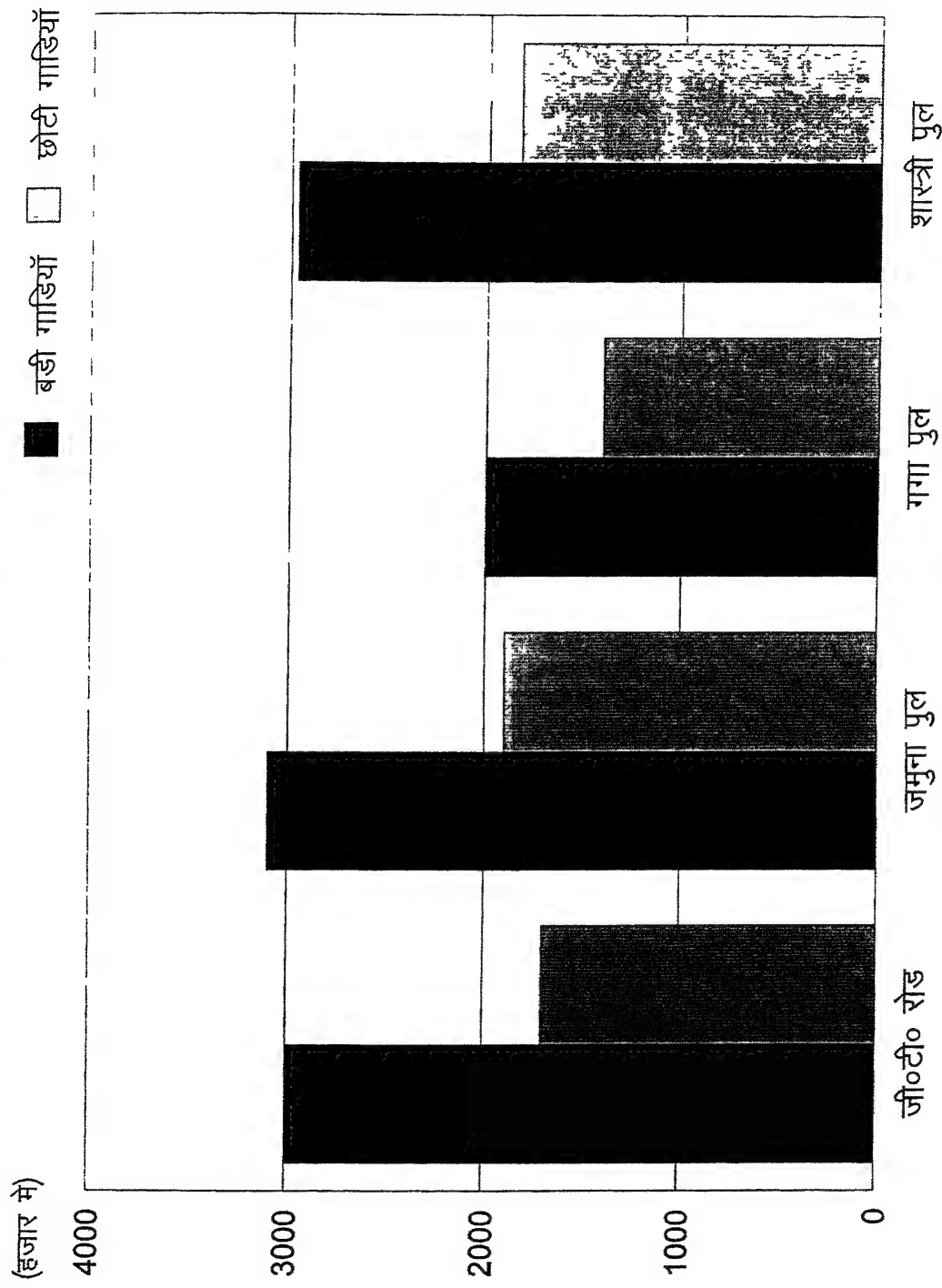
इलाहाबाद नगर के शहरी क्षेत्र का अध्ययन करने से यह ज्ञात हुआ कि शहर में वायु प्रदूषण का मुख्य स्रोत स्वचालित वाहन है। उक्त शहर में लगभग 18555 गाड़िया प्रतिदिन भ्रमण करती रहती है। इनमें ट्रको तथा लौरी की संख्या लगभग 17900 है। जो कि प्रतिदिन शहर के बाहर आती जाती है। इसके अलावा 118 बसे तथा 480 टैक्सियो की संख्या है जो कि सिर्फ शहर के अन्दर ही चक्कर लगाती रहती है। इन सभी वाहनो के चलने के कारण अधिक मात्रा में पेट्रोल तथा डीजल जलता है। जिससे विभिन्न प्रकार की जहरीली गैसों निकलती है जो कि हमारे शहरी वातावरण को बुरी तरह दूषित कर देते हैं। इन गैसों में प्रमुख हैं- कार्बन मोनो आक्साइड (जो कि वायुमण्डल में स्थित वायु प्रदूषणों के 50 प्रतिशत भाग का प्रतिनिधित्व करती है), कार्बन डाइआक्साइड, क्लोरोफ्लोरो कार्बन, मिथेन, सल्फर डाइआक्साइड तथा नाइट्रोजन के आक्साइड आदि। उपरोक्त गैसों की अधिकता से ओजोन परत का क्षरण होता है।

इलाहाबाद नगर में ज्यादातर वायु प्रदूषण इन्हीं वाहनो द्वारा होता है। ये वाहन शहर के केन्द्रीय भाग चौक तथा उसके आस-पास के क्षेत्रों में ज्यादा चलते हैं। इसके अलावा कुछ अन्य प्रमुख क्षेत्र हैं जो दूषित वातावरण की चपेट में आते हैं। ये हैं रामबाग, दारागंज, मानसरोवर, सिविल लाइन, गोविन्दपुर, तेलियरगंज, बहादुरगंज, मुद्दीगंज, कीटगंज, करैली, खुल्दाबाद, सुलेम सराय आदि इलाहाबाद शहर में ज्यादातर वाहन जी०टी० रोड पर चलते हैं। इस रोड पर ट्रको की संख्या अधिक रहती है। इसके अलावा स्टैनली रोड पर छोटी तथा बड़ी गाड़ियों की भरमार रहती है। उक्त वाहनो के अतिरिक्त शहर में रेल गाड़ियों की संख्या भी अधिक है। दी जंक्शन होने के कारण प्रतिदिन गाड़ियों चारों दिशाओं की ओर आवागमन करती रहती है। मुख्य जंक्शन चौक के पास है तथा दूसरा प्रयाग स्टेशन है। जो कि एलनगंज क्षेत्र के अन्तर्गत आता है। इसके द्वारा भी भारी मात्रा में धुएँ का विसर्जन होता है, जो वायु को दूषित करने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाते हैं।

इस प्रकार शहर का केन्द्रीय भाग बाहरी क्षेत्र की अपेक्षा अधिक गर्म होता है। फलस्वरूप ऊष्माद्वीप एवं प्रदूषण गुम्बद का निर्माण होता है। अधिक ताप के कारण शहर की पक्की ईंटों के ढाँचे अपने अन्दर ऊष्मा को ग्रहण कर लेते हैं और इसी ऊष्मा के कारण रात के समय काफी गर्मी महसूस होती है। इसी बढ़ते तापमान को ऊष्मा द्वीप कहते हैं। इसका प्रभाव अभी कम होता है जब तेज हवायें चलती हैं।

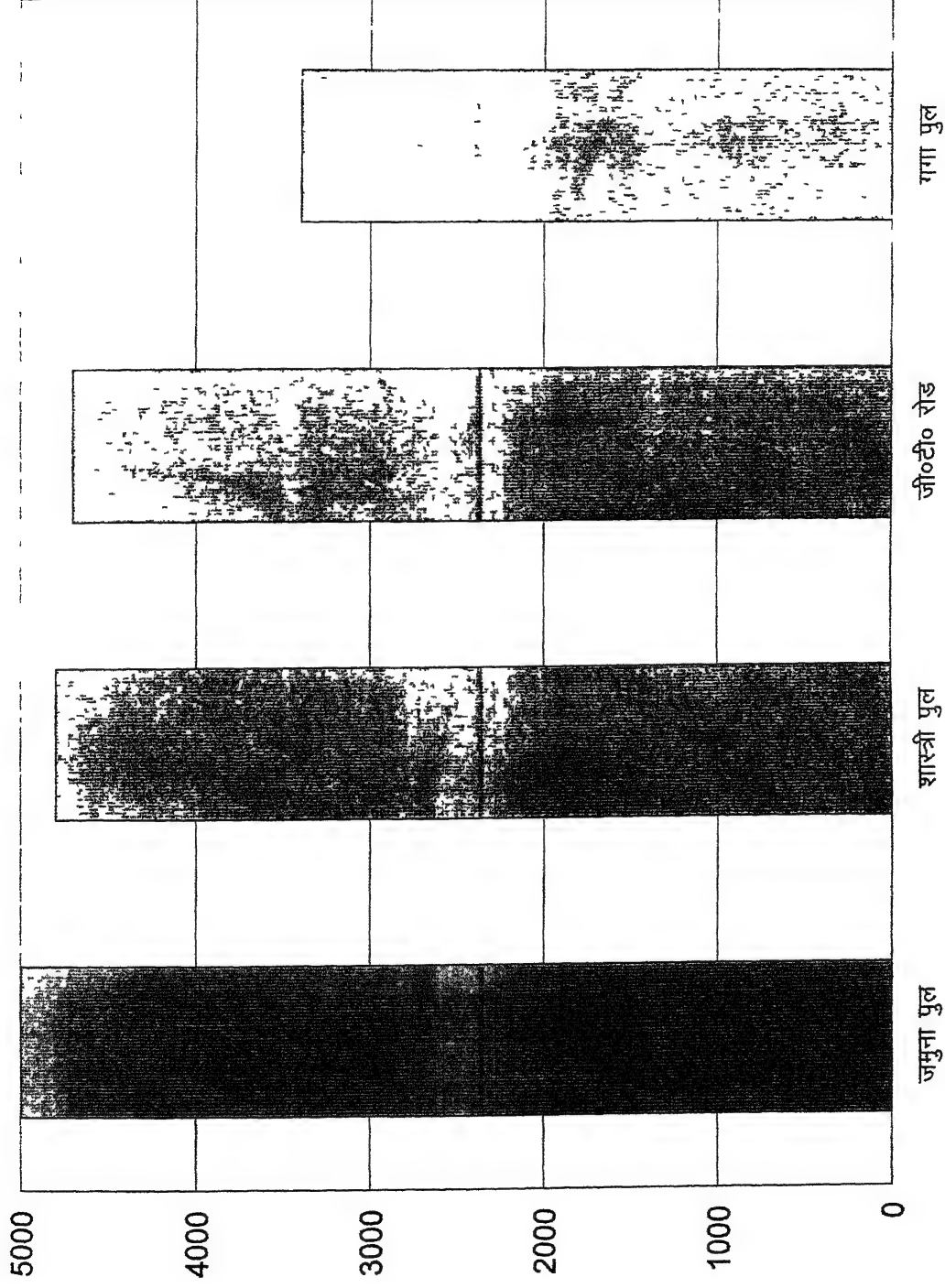
स्वचालित वाहनों से उत्सर्जित धुँएँ आदि नगर के ऊपर करीब 1000 मीटर की ऊँचाई पर एक मोटी परत बनाते हैं। प्रदूषकों की इस मोटी परत को प्रदूषण गुम्बद कहते हैं। ये मोटी परत नगरीय जलवायु को कई तरह से प्रभावित करती है। प्रदूषण-गुम्बद का निर्माण सी०बी०डी० एरिया तथा उसके आस-पास के क्षेत्र में ही होता है। इस प्रकार इलाहाबाद शहर में लगातार तापमान की वृद्धि हो रही है। यदि समय रहते इसे नहीं रोका गया तो भविष्य में बहुत अधिक भयावह स्थिति हो जायेगी।

शहर में गाड़ियों की संख्या



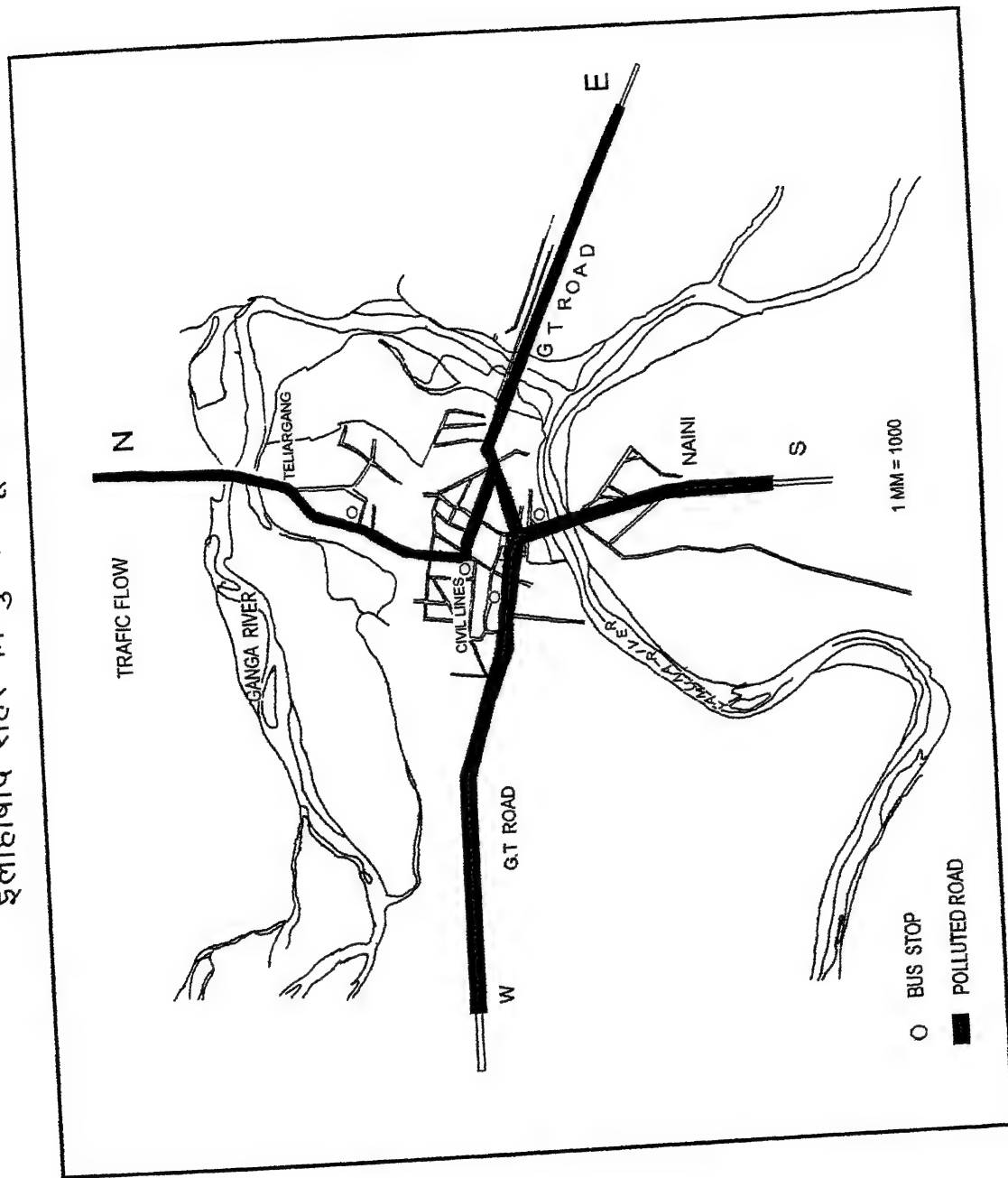
गाड़ियों की संख्या
(हजार में)

इलाहाबाद शहर के कुछ प्रमुख प्रदूषित क्षेत्र

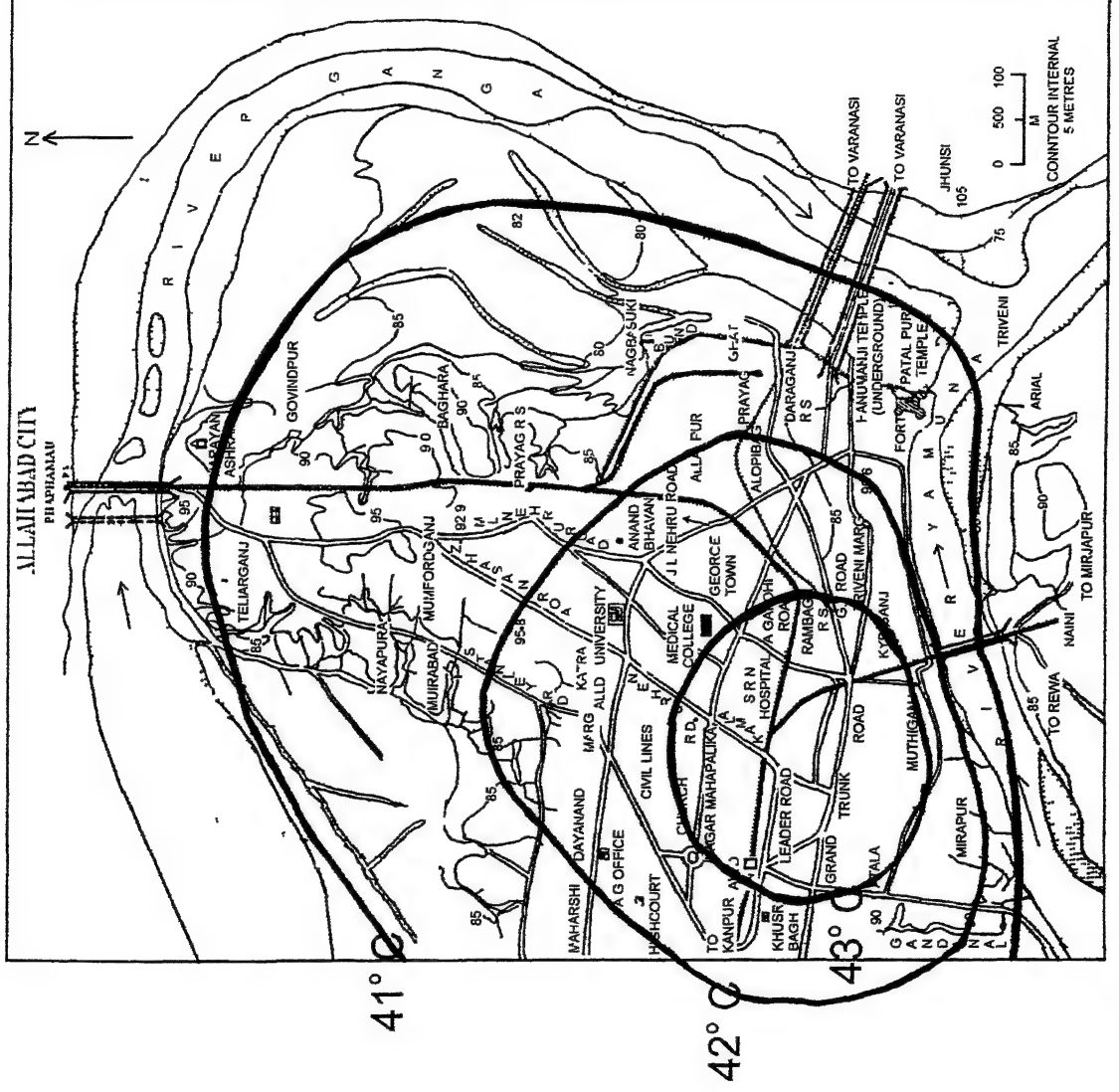


मानचित्र संख्या 62

इलाहाबाद शहर की मुख्य प्रदूषित सड़कें



इलाहाबाद शहर में समताप रेखाये



वाहनों का आवागमन

कचेहरी टैक्सी स्टैन्ड से आस-पास की क्षेत्रों में जाती हुई टैक्सियों, टैम्पों की संख्या एवं एक दिन की बारम्बारता

क्षेत्र	टैक्सी संख्या	बारम्बारता
(1) कचेहरी से तेलियरगंज, गोविन्दपुर	48	$48 \times 4 = 192$
" " मानसरोवर	55	$55 \times 4 = 220$
" " पानी की टकी, सुलेमसराय	50	$50 \times 4 = 200$
" " रेलवे स्टेशन	60	$60 \times 4 = 240$
(2) रेलवे स्टेशन से सुलेम सराय	120	$120 \times 2 = 240$
(3) मानसरोवर से नैनी	50	$50 \times 2 = 100$
मानसरोवर से दारागंज, रामबाग	100	$100 \times 2 = 200$
योग =		483

इलाहाबाद नगर के बाहर जाने वाले वाहनों की प्रतिदिन की संख्या

क्षेत्र	बड़े वाहनों की संख्या	छोटे वाहनों की संख्या	योग
(1) शास्त्री पुल	2965	1835	4800
(2) गंगापुल (तेलियर गंज)	2000	1400	3400
(3) यमुना पुल	3100	1900	5000
(4) जी०टी० रोड (सुलेमसराय)	3000	1700	4700
			महायोग <u>17900</u>

**कचेहरी बस स्टैन्ड से आस-पास के क्षेत्रों में जाती हुई बसों की संख्या
एक-एक दिन की बारम्बारता**

क्षेत्र		बसों की संख्या	बारम्बारता
कचेहरी	से सुलेम सराय	40	$40 \times 4 = 160$
"	" करैली	5	$5 \times 4 = 20$
"	" स्टेशन	15	$15 \times 4 = 60$
"	" मानसरोवर	20	$20 \times 4 = 80$
"	" दारागज	13	$13 \times 4 = 52$
"	" नैनी	20	$20 \times 4 = 80$
"	" हाईकोर्ट	5	$5 \times 4 = 20$
1) स्टेशन	से सुलेमसराय	15	$15 \times 4 = 60$
"	" जीरो रोड	35	$35 \times 4 = 140$
"	" हाई कोर्ट	5	$5 \times 4 = 20$
"	" दारागज	7	$7 \times 4 = 28$
		योग = 180	

शोधकर्ता द्वारा 1999 सर्वेक्षण से प्राप्त इलाहाबाद शहर के मुख्य मार्गों पर गाड़ियों की संख्या

Kutchery

Time	Two Wheelers		Three Wheelers		Four Wheelers		Bus and other	
	Teliyerganj to Kutchery	Kutchery to Teliyerganj	Teliyerganj to Kutchery	Kutchery to Teliyerganj	Teliyerganj to Kutchery	Kutchery to Teliyerganj	Teliyerganj to Kutchery	Kutchery to Teliyerganj
9-10	691	330	170	156	70	69	43	39
10-11	569	431	175	149	77	84	82	76
11-12	469	282	80	157	148	189	50	46
12-1	459	244	64	69	68	73	44	41
1-2	407	220	75	70	32	34	23	22
2-3	—	—	—	—	—	—	—	—
3-4	688	326	85	80	46	49	41	38
4-5	988	446	100	94	48	63	38	35

Subzi Mandi

Time	Two Wheelers		Three Wheelers		Four Wheelers		Bus and other	
	Teliyerganj to Kutchery	Kutchery to Teliyerganj	Teliyerganj to Kutchery	Kutchery to Teliyerganj	Teliyerganj to Kutchery	Kutchery to Teliyerganj	Teliyerganj to Kutchery	Kutchery to Teliyerganj
9-10	307	386	88	55	35	35	10	5
10-11	412	531	98	65	50	43	8	5
11-12	469	610	100	65	66	56	6	3
12-1	385	494	85	65	65	59	6	3
1-2	495	581	85	61	56	49	7	4
2-3	—	—	—	—	—	—	—	—
3-4	397	487	53	49	45	39	5	4
4-5	402	516	60	51	42	39	4	3

Commisioner's Bungalow

Time	Two Wheelers		Three Whelers		Four Wheelers		Bus and other	
	Teliyerganj to Kutchery	Kutchery to Teliyerganj	Teliyerganj to Kutchery	Kutchery to Teliyerganj	Teliyerganj to Kutchery	Kutchery to Teliyerganj	Teliyerganj to Kutchery	Kutchery to Teliyerganj
9 – 10	337	521	75	90	56	48	26	19
10 – 11	319	489	60	80	57	47	30	20
11 – 12	315	482	63	63	51	44	38	25
12 – 1	226	324	63	62	59	50	35	23
1 – 2	290	440	45	56	69	59	39	25
2 – 3	—	—	—	—	—	—	—	—
3 – 4	208	293	47	55	59	50	36	24
4 – 5	282	424	58	70	49	41	26	15

ध्वनि प्रदूषण

परिभाषा

किसी भी वस्तु से जनित सामान्य आवाज को ध्वनि कहते हैं। जब ध्वनि की तीव्रता अधिक हो जाती है तथा जब वह कानों को प्रिय नहीं लगती है तो उसे शोर कहते हैं। इस प्रकार उच्च तीव्रता वाली ध्वनि अर्थात् अवांछित शोर के कारण मानव वर्ग में उत्पन्न अशान्ति एवं बेचैनी की दशा को ध्वनि प्रदूषण कहते हैं। आवाज का जन्म प्राकृतिक एवं मानव जनित दोनों स्रोतों से होता है।

1 प्राकृतिक ध्वनि प्रदूषण,

2 कृत्रिम ध्वनि प्रदूषण।

1 प्राकृतिक ध्वनि प्रदूषण प्राकृतिक स्रोतों से उत्पन्न होती है, यथा बादलों की गरज, उच्च वेग वाली वायु, उच्च तीव्रता वाली जलवर्षा उपलवृष्टि, जल प्रभाव आदि।

प्राकृतिक स्रोतों से उत्पन्न ध्वनि प्रदूषण व्यापक, छिटपुट, विपुल या विरल हो सकता है।

2 कृत्रिम ध्वनि प्रदूषण मानव कार्यों द्वारा उत्पन्न तीव्रता वाली आवाजों के कारण उत्पन्न होता है। इस तरह के कृत्रिम ध्वनि प्रदूषण को सामान्यता मात्र ध्वनि प्रदूषण ही कहते हैं। इस तरह के ध्वनि प्रदूषण की तीव्रता तथा विस्तार में बढ़ते नगरीकरण एवं औद्योगिकरण के फलस्वरूप निरन्तर वृद्धि होती जा रही है।

उल्लेखनीय है कि अन्य प्रदूषणों के समान ध्वनि का उसके उत्पत्ति स्रोत से दूर स्थानों तक वहन नहीं किया जा सकता है। इसका सान्द्रण भी नहीं होता है।

ध्वनि प्रदूषण के स्रोत

यहाँ पर ध्वनि प्रदूषण स्रोत का वर्गीकरण ग्रामीण क्षेत्र और नगरीय क्षेत्रों के आधार पर किया जा रहा है।

1. ग्रामीण क्षेत्र स्रोत

ग्रामीण स्रोतों से न्यूनतम ध्वनि प्रदूषण होता है क्योंकि वहाँ पर अधिक शोर उत्पन्न करने वाले कारखानों वाहनो, नगरीय भीड़-भाड़ का अभाव होता है। ग्रामीण क्षेत्रों में कुछ अवसर अवश्य होते हैं। जब शोर सामान्य ध्वनि स्तर से अधिक हो जाता है जैसे—त्योहारों के समय, शादी विवाह के समय, मृत्यु शोक, चुनाव प्रचार, झगडा झंझट, मेला आदि के समय। इसके अलावा गँवों में हमेशा कुस्ती, डीजल युक्तपम्पिंग सेट, आटा चक्की आदि स्रोतों से अधिक ध्वनि उत्पन्न होती है। जिस कारण वातावरण कुछ अशान्त सा हो जाता है।

2. नगरीय स्रोत

नगरीय स्रोत के अन्तर्गत (i) स्वचालित वाहनो (मोटल साइकिल, स्कूटर, टैम्पो, टैक्सी, कार, लारी, ट्रक, बस रेलगाडी आदि) तथा वायुयानो (ii) राकेटो (iii) प्रतिरक्षा से सम्बन्धित प्रयोगो, शूटिंग, तोपो, गोलाबारी विस्फोट आदि (iv) फेरीवाले (v) सब्जी फल की मण्डी (vi) चुनाव प्रचारों (vii) धार्मिक प्रचारो (viii) सांस्कृतिक कार्यक्रमो (ix) विभिन्न प्रकार के विज्ञापन (x) त्योहार मेला आदि इसके अलावा नगरो तथा कस्बों मे लाउडस्पीकर शोर उत्पन्न करने वाले सबसे अधिक सिरदर्द स्रोत है। नगरो मे कारखानो के द्वारा उच्चतम स्तर के ध्वनि प्रदूषण फैलते है।

इलाहाबाद नगर में नगरीय क्षेत्र का ध्वनि प्रदूषण स्रोत

इलाहाबाद नगर के शहरी क्षेत्र का अध्ययन करने से यह ज्ञात हुआ कि इन स्थानो पर चलने वाले स्वचालित वाहन सबसे अधिक अर्थात् उच्चतम स्तर के ध्वनि प्रदूषण उत्पन्न करते है जिससे पूर्ण शहरी माहौल अशान्त रहता है। ये वाहन न केवल ध्वनि प्रदूषण उत्पन्न करते है बल्कि वायु प्रदूषण को भी जन्म देते हैं। अतः हमारे वातावरण को अशान्त तथा दुखद पूर्ण बनाने में इन वाहनो का महत्व पूर्ण योगदान होता है।

इलाहाबाद नगर के शहरी क्षेत्र में चार बस स्टैण्ड तथा टैक्सी स्टैण्ड हैं जहाँ से वाहन विभिन्न मार्गों द्वारा सारा दिन पूरे शहर में भ्रमण करते रहते है। ये चार वाहन स्टैण्ड है

- 1 कचेहरी,
- 2 मानसरोवर,
- 3 सिविल लाइन,
- 4 रेलवे स्टेशन।

1. कचेहरी स्टैण्ड

कचेहरी से प्रतिदिन 210 टैक्सीयाँ शहर के विभिन्न स्थानों पर भ्रमण करती रहती हैं। ये स्थान इस प्रकार हैं— कचेहरी से तेलियरगंज, मानसरोवर, पानी की टंकी रेलवे स्टेशन।

2. रेलवे स्टैण्ड

रेलवे स्टेशन से प्रतिदिन करीब 120 टैक्सियाँ सुलेम सराय की ओर जाती है। जिनकी बारम्बारता लगभग 240 होती है। प्रत्येक टैक्सी औसत 2 बार चक्कर लगाती हैं।

3. मानसरोवर

मानसरोवर से नैनी को प्रतिदिन लगभग 50 टैक्सियाँ जाती हैं जिनकी बारम्बारता करीब 100 बार होती है। इसी तरह मानसरोवर से दारागंज रामबाग को भी 100 के आस-पास टैक्सियाँ चलती हैं। इनकी बारम्बारता भी करीब 200 बार के लगभग है। एक टैक्सी औसत -2 चक्कर लगाती है। इनकी संख्या तथा बारम्बारता अग्रलिखित तालिका से स्पष्ट हो जायेगी।

इसी प्रकार बसे भी शहर के विभिन्न भागों में आवागमन करती रहती हैं।

1 कचेहरी से सुलेमसराय, करैली, स्टेशन, मानसरोवर, दारागंज, नैनी, हाईकोर्ट आदि स्थानों पर चक्कर लगाती रहती हैं। इनकी संख्या 118 के लगभग है। जिनमें प्रत्येक की बारम्बारता औसत 4 बार है।

2 रेलवे स्टेशन से सुलेम सराय, जीरो रोड, हाईकोर्ट, दारागंज की करीब 62 बसे प्रतिदिन चलती हैं। जिनकी बारम्बारता भी औसत 4 बार है।

इस प्रकार स्पष्ट होता है कि इन वाहनों से कितनी मात्रा में ध्वनि प्रदूषण फैलता है। एक चार पहिया वाहन औसतन 90 db आवाज उत्पन्न करता है।

इलाहाबाद नगर में प्रतिदिन करीब 18,563 वाहन चलते हैं। इनमें से 17,900 गाड़ियाँ शहर को पार करती हैं। बाकी 663 छोटी गाड़ियाँ दिन भर शहर के अन्दर चक्कर लगाती रहती हैं।

इसका पूरा विवरण अग्रलिखित तालिका में दिया गया है।

ध्वनि प्रदूषण (Sound Pollution)

वातावरण में विभिन्न प्रकार की ध्वनि करने वाले यन्त्रों से उत्पन्न अत्यधिक ध्वनि द्वारा ध्वनि-प्रदूषण होता है। ध्वनि कारखानों की मशीनों, साइरन, भोपू, स्वचालित वाहनों जैसे-कार, स्कूटर, मोटर साइकिल, वायुयान, जेट-विमान, रेलगाड़ियों के इंजन व अन्य पेट्रोल व डीजल से चलने वाली मशीनो जैसे जेनरेटर, चक्की का इंजन आदि तथा लाउडस्पीकर व बाजो आदि से निकलती हैं। इनसे निकलने वाली ध्वनि तरंगें काफी तीव्र होती हैं और वातावरण में ध्वनि प्रदूषण करती हैं।

ध्वनि-प्रदूषण के प्रभाव

- 1 तीव्र गति वाली ध्वनि से श्रवण शक्ति का ह्रास होता है।
- 2 ठीक प्रकार से नीद नहीं आती जिससे नाडी सस्थान सम्बन्धी एव भय-रोग हो जाते हैं।
- 3 कभी-कभी मनुष्य पागल हो जाता है।
- 4 कुछ ध्वनियाँ सूक्ष्म जीवाणुओं को नष्ट कर देती हैं जिससे मृत अवशेषों के अपघटन में बाधा पहुँचती है।
- 5 ध्वनि तरंगों जीवधारियों की उपापचयी क्रियाओं को भी प्रभावित करती हैं।
- 6 कुछ पौधों में ध्वनि तरंगों के कारण वृद्धि रुक जाती है।
- 7 तीव्र ध्वनि जन्तुओं के हृदय, मस्तिष्क एवं यकृत को भी नष्ट करती है।

ध्वनि प्रदूषण रोकने के उपाय

- 1 औद्योगिक कारखानों जैसे कपड़ा मिल, आटा के मिल आदि को शहरों से दूर खोला जाना चाहिये। अन्य ध्वनि उत्पन्न करने वाले कारखानों व मशीनों को बस्ती से दूर लगाना चाहिये।
- 2 स्वतः चालित यानों आदि का प्रयोग कम करना चाहिये।
- 3 शादी व अन्य खुशी के मौकों में लाउडस्पीकारों व बाजों आदि का प्रयोग कम अथवा नहीं करना चाहिये। इससे ध्वनि प्रदूषण को रोकने में सहायता मिलेगी तथा पैसे की भी बचत होगी जिसे दूसरे कामों में लगाया जा सकता है।
- 4 तीव्र ध्वनि उत्पन्न करने वाले पटाखों व आतिशबाजी का प्रयोग भी कम करना चाहिये। इनसे ध्वनि प्रदूषण होता है और आग लगने का भी भय रहता है।
- 5 आग्नेय शस्त्रों के प्रयोग एवं खरीद पर भी प्रतिबन्ध होना चाहिये।

जल प्रदूषण

इलाहाबाद

जल प्रदूषण निवारण तथा नियन्त्रण अधिनियम, 1974 की धारा 2(ड) के अनुसार जल प्रदूषण का इस प्रकार सक्रमण या जल के भौतिक, रासायनिक या जैविक गुणों में इस प्रकार परिवर्तन या किसी (व्यापारिक) औद्योगिक बहि स्राव का या किसी तरल वायु (व्यापारिक) ठोस वस्तु, वस्तु का जल में विसर्जन जिससे उच्च ताप हो रहा हो या होने की सम्भावना हो या लोक सुरक्षा को या घरेलू, व्यापारिक, औद्योगिक, कृत्रिय या अन्य वैद्यपूर्ण उपयोग को या पशु पौधों के स्वास्थ्य तथा जीव जन्तु को या जलीय जीवन को क्षतिग्रस्त करें। वे वस्तुएँ एवं पदार्थ जो जल की शुद्धता एवं गुणों को नष्ट करती हो, प्रदूषक कहलाती हैं। जल-प्रदूषण का कारण घरेलू कूड़ा-कचरा का बहाया जाना, कारखानों से निकला गन्दा जल, शवों का बहाया जाना आदि।

पवित्र गंगा एवं यमुना नदियों के जल को भी मानव समुदाय ने प्रदूषण के भारी भार से थका दिया है। नगर के प्रमुख नालों एवं नालियों द्वारा इन नदियों में प्रतिदिन 78,000 लीटर प्रदूषित गन्दा जल (या 11.2 मिलियन ली० प्रतिदिन) का विसर्जन होता है। लगभग 32,164 किलोग्राम प्रदूषण भार का प्रतिदिन गंगा एवं यमुना नदियों में प्रवेश होता है। इस प्रदूषण भार का 70% भाग (23,700 किलोग्राम) मात्र चार प्रमुख नालों (चाचर नाला, घाघर नाला, इमर्जेन्सी आउटफाल तथा मोरीगेट नालों) द्वारा नदियों तक पहुँचता जाता है। इलाहाबाद स्थित गंगा प्रदूषण नियन्त्रण इकाई द्वारा सीवेज जल तथा अपशिष्ट पदार्थों के रासायनिक विश्लेषण से प्रदूषण सम्बन्धी निम्न तथ्य प्रकाश में आये हैं।

PH=7.67 से 8.13, निलम्बित ठोस पदार्थ =155 से 469 मिली ग्रा० घुले ठोस पदार्थ =740 से 1145 मिलीग्राम, रासायनिक आक्सीजन माँग (COD)=2.08 से 4.80 मिलीग्राम, जैव आक्सीजन माँग (BOD)=1.36 से 3.40 मिलीग्राम, क्षारीयता (कैल्सियम कार्बोनेट के रूप में)=428 से 688 मिलीग्राम, क्लोराइड्स =92 से 140 मिलीग्राम सकल नाइट्रोजन =36 से 46 मिलीग्राम, सल्फेट =14 से 18 मिलीग्राम फास्फेट =4 से 5 मिलीग्राम।

(ये सभी प्रदूषण के भार प्रति लीटर जल में पाये गये हैं।) नगरीय प्रदूषणों के अलावा नैनी स्थित कारखानों के औद्योगिक अपशिष्टों को भी यमुना में बहाया जाता है।

फूलपुर स्थित रासायनिक खाद कारखाने (इपको) से प्रतिदिन 55,000 घन मीटर प्रदूषित जल का एक नाले के माध्यम से गंगा में विसर्जन कराया जाता है जिस कारण गंगा नदी का 16 किलोमीटर की दूरी तक प्रदूषण स्तर बढ़ जाता है।

सारणी - 6.1

विभिन्न नालो द्वारा लाये गये प्रदूषण की मात्रा (गंगा, यमुना मे)

प्रदूषण स्रोत का नाम	नदी जिस मे प्रदूषण होता है।	संगम से दूरी k.m.मे	दूषित जल की मात्रा लाख ली० प्रतिदिन	प्रदूषण की मात्रा क्ग्रा० बी०ओ०डी० प्रतिदिन	प्रदूषण का प्रतिशत
घाघर नाला	यमुना	6 6	238 40	4768	17 00
चाचर नाला	यमुना	5 6	288 00	2768	20 50
इमरजेन्सी आउट फाल	यमुना	4 0	144 00	2880	10 20
गेट न० 9 ड्रेन	यमुना	3 6	14 40	288	1 02
फोर्ट ड्रेन	यमुना	1 4	8.60	172	0 61
मोरी गेट नाला	यमुना	1 0	144 00	2880	10 20
दारागज क्षेत्र की नालिया	गंगा	1 0	57 60	1152	4 10
एलनगज नाला	गंगा	6 0	4 30	86.00	0 30
सलोरी नाला	गंगा	8 0	21 60	432	1 53
तेलियर गज नाला	गंगा	12.0	8 60	172	0.60
रसूला वाद नाला	गंगा	13 0	50 40	1008	3 60
मवइया नाला	गंगा	4.0	72 00	1440	5.60
गेट न० 13 ड्रेन	यमुना	3.1	43.20	864	3.07
सुलेम सराय क्षेत्र	गंगा	16.0	170.00	3400	12 08
फाफामऊ क्षेत्र	गंगा	13 0	50 00	1000	3 55
झूँसी	गंगा	3.0	70.00	1400	4 97
		योग =	1385 10	27702	98.45
		अन्य विविध	21.60	432	1 55

महायोग

1406 7

28134

100.00

इलाहाबाद नगर का सर्वेक्षण करने से ज्ञात हुआ कि इलाहाबाद में जल प्रदूषण का मुख्य स्रोत नगर में स्थित 13 बड़े नाले हैं जो शहर के विभिन्न क्षेत्रों से गन्दा जल, कूड़ा कचरा तथा अन्य प्रकार की गन्दगियों भारी मात्रा में गंगा तथा यमुना में प्रविष्ट करते हैं। यमुना नदी इलाहाबाद के एक बड़े क्षेत्र में पेय जल पूर्ति का साधन है किन्तु नगर का भौतिक विस्तार तथा आर्थिक क्रियाओं में वृद्धि के कारण इलाहाबाद को ये नदियाँ केवल पेय जल पूर्ति का स्रोत ही नहीं वरन् नगर की गन्दगी ले जाने वाली स्रोत भी बन गई हैं। इलाहाबाद में 13 गन्दे नाले जो कि गंगा तथा यमुना नदियों में मिलते हैं और उनके जल को पूर्ण रूप से दूषित कर देते हैं। ये तेरह नाले इस प्रकार हैं :-

1 घाघर नाला, 2. चाचर नाला, 3 एमरजेन्सी आउट फाल, 4 नाला गेट न० 9, 5 गेट न० 13 आउट फाल, 6 किला नाला, 7 मोरी गेट या दारागंज नाला, 8 नागबासुकी दारागंज नाला, 9 ऐलनगंज नाला, 10 सलोरी नाला, 11 तेलियरगंज नाला, 12 राजापुर रसूलाबाद नाला, 13 मवैया नाला।

1. घाघर नाला

घाघर नाला में लूकरगंज, चक निरातुल पुरुषोत्तम नगर, निहालपुर, खुल्दाबाद, बख्शी बाजार, अटाला अत्तरसुइया, कल्याणी देवी, करैली, रसूलपुर, कोल्हनटोला, अकबरपुर, मीरापुर, दरियाबाद आदि क्षेत्र का पानी जाता है उक्त क्षेत्र शहर के अन्य क्षेत्रों से अधिक घने बसे हैं इस कारण अधिक मात्रा में शहर का कूड़ा कचरा, मल जल आदि इस नाले के माध्यम से यमुना नदी में गिरते हैं। अतः नदी को दूषित कर देते हैं। इस नाले से प्रतिदिन करीब 4768 कि०ग्रा० प्रदूषण की मात्रा यमुना में मिलता है।

इस नाले से होने वाले प्रदूषण की मात्रा 17 00% है। इस नाले की दो शाखाये हैं धाघर नाला A तथा B।

2. चाचर नाला

चाचर नाला से सबसे अधिक प्रदूषण लगभग 20 50% होता है। जो कि अन्य नालों की अपेक्षा अधिक प्रदूषण स्रोत का वहा करता है। इससे प्रदूषण की मात्रा करीब 5760 कि० ग्रा० प्रतिदिन का है। फलस्वरूप इन अधिक प्रदूषण स्रोतों के माध्यम से यमुना का जल अधिक प्रदूषित हो जाता है।

इस नाले में मुडीगंज, कटघर, कीडगंज, मालवीय नगर मोहम्मिमगंज, चाहचन्द, ललित नगर, बहादुरगंज, नखासकोना, रानी मण्डी, शाहगंज, शहराराबाग, आदि क्षेत्र का गन्दा जल सम्मिलित होता है जो कि प्रतिदिन यमुना को दूषित करने में महत्वपूर्ण योगदान दे रहा है। (चित्रसंख्या 6.4)

3. एमरजेन्सी आउट फाल

इस नाले के द्वारा 144.00 लाख लीटर जल प्रतिदिन यमुना में प्रवेश करता है। जिसमें प्रदूषण की मात्रा 2880 किग्रा० प्रतिदिन का होता है। दूषित करने का प्रतिशत 10.2। इस नाले में भी प्रदूषण के स्रोतों कूड़ा कचरा,

मल जल, अन्य प्रकार की गन्दगियों शामिल रहती है। यह आउट फाल नाला चौखण्डी, कीडगज, गऊघाट, नाई का बाग, नेता नगर तथा अन्य क्षेत्र का जल अपने मे समाहित कर यमुना मे ले जाकर डालता है।

4. किला गेट नं० 9

यह नाले में तुलारामबाग, बैहराना, कसाईटोला, सोहबतियाबाग, जार्ज टाउन, टैगोर टाउन, सीता रामपुर आदि क्षेत्र का जल आता है। यह नाला संगम से करीब 3.6 किमी दूर है। इसमे दूषित जल की मात्रा 14.40 लाख लीटर है तथा प्रदूषण भार की मात्रा करीब 288 किग्रा० प्रतिदिन की है, तथा प्रदूषण प्रतिशत 1.02 है।

5. गेट नं० 13 ड्रेन

यह नाला संगम से करीब 3.1 किमी० की दूरी पर है इस नाले के माध्यम से कैन्टोन्मेन्ट क्षेत्र तथा उसके आस पास के क्षेत्र, बैरहना मधवा पुर के कुछ क्षेत्र का जल यमुना मे गिरता है। प्रतिदिन करीब 43.20 लाख लीटर प्रदूषित जल यमुना मे गिरता है। जिसमे प्रदूषण की मात्रा करीब 864 किलो ग्राम रहता है। कुल जल प्रदूषण में 3.07% गेट नं०13 ड्रेन नाले के द्वारा होता है।

6. फोर्ट ड्रेन

यह नाला संगम से करीब 1.4 किमी की दूरी पर है इस ड्रेन के माध्यम से करीब 8.60 लाख लीटर जल प्रतिदिन यमुना मे मिलता है। इनमें प्रदूषण की मात्रा करीब 172 किग्रा० होती है। कुल नदी प्रदूषण में करीब 0.61% इसका हाथ होता है।

7. मोरी गेट नाला

इस नाले में जार्ज टाउन टैगोर नगर, दरभंगा बघाड़ा कालोनी, हासिमपुर, एलनगंज, अल्लापुर आदि क्षेत्र का प्रदूषित जल गिरता है। अतः यह जल मोरी गेट नाले से होता हुआ यमुना में जा मिलता है। यह नाला संगम से करीब 1.0 की दूरी पर है इस नाले के द्वारा यमुना मे प्रतिदिन करीब 144.00 लाख लीटर जल गिरता है। जिसमे प्रदूषण को मात्रा करीब 2880 किलो ग्राम रहता है। इससे कुल प्रदूषण का करीब 10.20% प्रदूषण होता है।

8. दारागंज क्षेत्र की नालियाँ

दारागंज तथा इसके आस-पास की छोटी-छोटी नालियाँ मोरीगेट नाला मे मिल जाती है। इन नालियों के द्वारा पूरा पराइन, दारागज, बाघम्बरी बाग, अलोपीबाग, मटियरा आदि क्षेत्रों का गन्दा जल बहता है। जोकि अन्त में गंगा

मे मिलता है और उसे प्रदूषित कर देता है। ये सभी नालियों संगम से करीब 10 किमी० की दूरी पर स्थित है। इसके द्वारा दूषित जल की मात्रा करीब 57 60 लाख लीटर होती है, तथा प्रदूषण की मात्रा 1152 कि०ग्रा० बी०ओ०डी० प्रतिदिन होता है। प्रदूषण की मात्रा करीब 4 10% है।

9. एलनगंज नाला

एलनगंज नाले में एलनगंज तथा उसके आस-पास के क्षेत्रों का जल गिरता है। यह नाला गंगा नदी को प्रदूषित करने में अपना सहयोग देता है। यह संगम से लगभग 60 किमी० की दूरी पर है। इनके द्वारा दूषित जल की मात्रा लगभग 4 30 लाख लीटर है, तथा प्रदूषण की मात्रा 86 00 कि०ग्रा० बी०ओ०डी० प्रतिदिन है। (चित्रसंख्या 6 6)

10. सलोरी नाला

सलोरी नाले में सदियाबाद, हरिजन आश्रम चौदपुर सलोरी, तथा उसके आस-पास के क्षेत्रों का जल इस नाले में गिरता है। अतः यह नाला गंगा नदी में जाकर मिलता है। यह संगम से करीब 80 किमी० की दूरी पर स्थित है। इसमें दूषित जल की मात्रा करीब 8 60 लाख लीटर प्रतिदिन का होता है, तथा प्रदूषण की मात्रा करीब 432 कि०ग्रा० बी०ओ०डी० प्रतिदिन का होता है और प्रदूषण का प्रतिशत लगभग 1 53% है। (चित्र संख्या 6 3)

11. तेलियरगंज क्षेत्र की नालियाँ

इन नालियों की संख्या करीब 4 है। अतः यह चारों गंगा नदी में गिर कर नदी को प्रदूषित कर रहे हैं। ये सभी नालियाँ संगम से करीब 120 किमी० की दूरी पर हैं। इन सभी नालियों के माध्यम से गंगा नदी में प्रतिदिन 8 60 लीटर जल मिलता है। इनमें प्रदूषण की मात्रा 172 कि०ग्रा० बी०ओ०डी० प्रतिदिन होती है, तथा इनसे प्रदूषण का प्रतिशत लगभग 0 60% है।

12. रसूलाबाद

रसूलाबाद नाला का गंगा प्रदूषण में महत्वपूर्ण योगदान है। इस नाले में राजापुर क्षेत्र का सबसे बड़ा नाला मिलता है। इसके अलावा रसूलाबाद नाले में कटरा, मम्फोर्डगंज, सिविल लाइन्स, नया कटरा, तथा आस-पास के सभी क्षेत्रों का गन्दा जल गिरता है। इसके अलावा सदर बाजार, गंगा नेवादा, अशोक नगर, कमला नगर, नयापूरा, म्योराबाद आदि क्षेत्रों का गन्दा जल गंगा में जाकर प्रविष्ट होता है। (चित्र संख्या 6.1 - 6.2) मेहदौरी, रसूलाबाद, गल्ला बाजार आदि क्षेत्रों का जल भी गंगा में जाकर गंगाजल को प्रदूषित करते हैं। यह नाला संगम से लगभग 130 किमी० दूर है। इस नाले के माध्यम से 50.40 लाख लीटर प्रदूषित जल गंगा में प्रतिदिन प्रविष्ट होता है और उसमें

प्रदूषण की मात्रा का भार 1008 किग्रा० बी०ओ०डी० प्रतिदिन होता है। गंगा प्रदूषण के कुल प्रतिशत का 3 60% इसी नाले के द्वारा होता है। (चित्र सख्या 6.4)

13. मवइया नाला

यह नाला नैनी क्षेत्र के कुछ भागों का प्रदूषित जल लेकर गंगा में बहाकर उन्हें लगातार दूषित कर रहा है। मवइया नाला सगम के नीचे की ओर है और यह सगम से करीब 40 किमी० की दूरी पर स्थित है। इस नाले से प्रतिदिन 72 00 लाख लीटर गंगा में प्रविष्ट होता है। जिसमें 1440 किग्रा० बी०ओ०डी० प्रदूषण की मात्रा होती है। इससे करीब 5 12% गंगा प्रदूषण होता है।

14. सुलेम सराय क्षेत्र

सुलेम सराय जो कि संगम से 160 किमी० की दूरी पर है। इस क्षेत्र से 170 00 लाख लीटर जल गंगा जाकर प्रतिदिन मिलता है। इसमें प्रदूषण की मात्रा लगभग 3400 किग्रा० बी०ओ०डी० रहता है। प्रदूषण प्रतिशत में इनका 12 08% हिस्सा है। सुलेम सराय के आस-पास के क्षेत्र का दूषित जल भी गंगा में जाता रहता है।

15. फाफामऊ क्षेत्र

फाफामऊ क्षेत्र सगम से करीब 130 किमी० की दूरी पर स्थित है। इस क्षेत्र का सारा गन्दा जल गंगा में प्रविष्ट होता है। इस गन्दे जल की मात्रा करीब 50.00 लाख लीटर है। जिसमें कूड़े-कचरे सहित प्रदूषण का भार 1000 किग्रा० बी०ओ०डी० है, तथा प्रदूषण प्रतिशत 3 53% है।

16. झूँसी

झूँसी संगम से 3.0 किमी० की दूरी पर स्थित है। झूँसी क्षेत्र का सारा गन्दा जल गंगा में जाकर मिलता है। इस जल की मात्रा है 70.00 लाख लीटर है। इस जल में प्रदूषण भार 1400 किग्रा० बी०ओ०डी० है और प्रदूषण प्रतिशत 4 97% है।

उपरोक्त विवरण से हमें ज्ञात हुआ कि गंगा तथा यमुना नदियों में प्रतिदिन लगभग 1385.10 लाख लीटर जल नाला, नालियों से 21.60 लाख लीटर दूषित जल अन्य विविध माध्यमों से नदियों तक पहुँचता है। इस दूषित जल में प्रदूषण भार 28134 किग्रा० बी०ओ०डी० है। जिसमें 27702 किग्रा० नालों आदि के द्वारा पहुँचता है और

432 किग्रा० बी०ओ०डी० प्रदूषण भार अन्य माध्यमों से नदियों में पहुँच कर नदी के जल को बद से बदतर बनाने में अपना पूरा सहयोग देते हैं। गंगा, यमुना नदियों के प्रदूषण में 98.45% हिस्सा शहर के 16 बड़े नाले नालियों के कारण होता है और 1.55% नदी प्रदूषण अन्य माध्यमों से होता है।

प्रदूषण निवारण कार्यक्रम

औद्योगिक व व्यवसायिक विकास के कारण नदी जल प्रदूषण की समस्या ने गम्भीर रूप धारण कर लिया है। समस्या की गम्भीरता को महसूस कर तथा नदी जल प्रबन्ध के मूल तत्व के रूप में जल की गुणवत्ता का महत्व समझकर भारत सरकार ने फरवरी 1985 में केन्द्रीय गंगा प्रधिकरण की स्थापना की। इस योजना के अन्तर्गत इस समय नदी में मिल रहे गन्दे पानी को साफ करने के लिए दूसरे स्थानों पर ले जाकर उसे मूल्यवान ऊर्जा स्रोतों में बदलने का प्रस्ताव है। गन्दे पानी को साफ करके उसे मछली पालन के तालाबों व अन्य जलचरों के जलाशयों, सिंचाई व बायो-इलेक्ट्रीसिटी के उत्पादन में प्रयोग किया जा सकता है। केन्द्रीय गंगा प्रधिकरण द्वारा यमुना नदी के किनारे बलुआ घाट संगम किला तक समुचित विकास की एक अन्य महत्वपूर्ण विकास योजना आरम्भ की गई है। यह योजना 'दिल्ली स्कूल ऑफ प्लानिंग एण्ड आर्किटेक्चर' की सहायता से तैयार की गई है। इसके लिए धन की व्यवस्था पर्यटन मंत्रालय, उत्तर प्रदेश तथा गंगा कार्य योजना द्वारा की जायेगी। नदी जल प्रदूषण समस्या के निवारण हेतु केन्द्रीय गंगा प्रधिकरण द्वारा नगर में निम्नलिखित कार्यक्रम चलाये गये हैं

1 गऊघाट पम्पिंग स्टेशन का कार्य 3.26 करोड़ रुपये की लागत पर पूरा हो गया है। इससे इलाहाबाद का 16 करोड़ लीटर अनुपचारित मल जल नैनी सर्विज फार्म की ओर मोड़ दिया जायेगा।

2. एक करोड़ रुपये की लागत से दारागज के पम्पिंग स्टेशन का कार्य हो जाने से नाले द्वारा गंगा में सीधा प्रवाहित होने वाला अनुपचारित जल गंगा में नहीं गिरेगा।

3 चाचर नाला पम्पिंग स्टेशन के कार्य के 89 लाख रुपये की लागत पर पूरा हो जाने के बाद इलाहाबाद का 27% प्रदूषित जल सीधा गंगा में प्रवाहित होना बंद हो जायेगा।

4 घाघर नाले के परिवर्तन होने से 1.6 करोड़ लीटर अनुपचारित मल जल के यमुना में सीधे प्रवाहित न होने में मदद मिलेगी।

5 अनेक नालों को सीवर व्यवस्था से मिला दिया गया है और सीवरों को साफ कर दिया गया है।

6 एक करोड की लागत पर दारागज और अल्लापुर सीवर व्यवस्था और पम्पिंग स्टेशन का कार्य चल रहा है।

7 सरस्वती घाट, नेहरू घाट और रसूलाबाद घाट को 3 50 करोड की लागत पर नवीनीकरण करने और सुन्दर बनाने में प्रगति हुई है।

8 8 करोड रुपये की लागत पर नैनी सर्विज उपचार संयंत्र का कार्य शीघ्र प्रारम्भ किया जायेगा। यह मल जल से उर्वरक और बायो गैस से बिजली उत्पन्न करेगा।

9 विश्व बैंक की सहायता से दारागज में एक विद्युत शवदाह गृह बनाया जा चुका है। गंगा कार्य योजना के अन्तर्गत एक दूसरा व विद्युत शवदाह गृह शकर घाट के पास प्रस्तावित है।

गंगा तथा यमुना नदियाँ इलाहाबाद नगर को उत्तर दक्षिण तथा पूर्व दिशाओं में घेरते हुए सगम का निर्माण करती हैं। यमुना नदी इलाहाबाद के एक बड़े क्षेत्र में पेय जल पूर्ति का साधन है। तथा उसमें स्नान करने की सदियों पुरानी परम्परा रही है। इसी प्रकार गंगा भी आदि काल से भारत की आस्था, श्रद्धा व पूजा की नदी रही है। मान्यता है कि जीवन पर्यन्त गंगा जल का स्पर्श करने उसका आचमन लेने, उसमें स्नान करने व मृत्यु के पश्चात शव को गंगा स्नान कराने से इस जगत में व परलोक में भी शरीर व आत्मा शुद्ध व मुक्त हो जाती है किन्तु नगर का भौतिक विस्तार तथा आर्थिक क्रियाओं में वृद्धि का स्रोत ही नहीं वरन नगर की गन्दगी ले जाने वाली स्रोत भी बन गई है।

प्रदूषण के स्रोत

इलाहाबाद के 13 गन्दे नाले गंगा यमुना में मिलते हैं। इसके अलावा— 1 कूड़ा करकट जो निवासी नदी के किनारे तथा कभी-कभी नदियों में ही फेकते हैं। 2 उद्योग से निकले रसायन व दूषित जल। 3. खेतों से बहकर आये हानिकारक, रोगनाशकों व कीटनाशकों के अवशेष। 4. नदी में फेंके गये मरे पशु तथा मनुष्यों के बिना जले व अधजले शव। 5 नदी के किनारे त्यागा गया मल-मूत्र। 6. नगर के गन्दे नाले व नालियाँ जो गन्दगी को नदियों तक ले जाते हैं।

प्रदूषण के ये कारण आकस्मिक नहीं हैं। भले ही यहाँ के निवासी जान-बूझकर प्रदूषण करना न चाहते हों, फिर भी किसी न किसी तरह ऐसा कर बैठते हैं। इलाहाबाद ऐसा नगर है जहाँ की नदियाँ औद्योगिक प्रदूषण से नहीं अपितु घरेलू अवशेष से बहुत ज्यादा प्रदूषित हो गई हैं।

सारणी 6.2

इलाहाबाद में प्रदूषण स्रोतों का विवरण

क्रम सं०	प्रदूषण स्रोत का नाम	नदी जिसमें प्रदूषण होता है	सगम से दूरी कि०मी० में	दूषित जल की मात्रा लाख ली० प्रतिदिन	प्रदूषण की मात्रा कि०ग्रा० बी०ओ०डी० प्रतिदिन	प्रदूषण का प्रतिशत
1	घाघर नाला	यमुना	6 6	238 40	4768	17 00
2	चाचर नाला	यमुना	5 6	288 00	5760	20 50
3	इमरजेन्सी आउट फाल	यमुना	4 0	144 00	2880	10 20
4	गेट न० 9 डेन	यमुना	3 6	14 40	288	1 02
5	गेट न० 13 डेन	यमुना	3 1	43 20	864	3 07
6	फोर्ट डेन	यमुना	1 4	8 60	172	0 61
7	मोरीगेट नाला	यमुना	1 0	144 00	2880	10 20
8	दारागंज क्षेत्र की नालियाँ	गंगा	1 0	57 60	1152	4.10
9	एलनगज नाला	गंगा	6 0	4 30	86 00	0 30
10	सलोरी नाला	गंगा	8 0	21 60	432	1 53
11	तेलियरगंज क्षेत्र की नालियाँ	गंगा	12 0	8 60	172	0 60
12	रसूलाबाद नाला	गंगा	13.0	50.40	1008	3.60
13	मवइया नाला (नैनी क्षेत्र में)	गंगा	4.0	72.00	1440	5 12
14	सुलेम सराय क्षेत्र	गंगा	16.0	170.00	3400	12 08
15	फाफामऊ क्षेत्र	गंगा	13 0	50.00	1000	3.55
16	झूँसी	गंगा	3 0	70 00	1400	4.97
		योग	1385.0	2770.2	98.45	
		अन्य विविध	21 60	432	1.55	
		महायोग	1406.7	28134	100.00	

जल-प्रदूषकों के प्रभाव (Effects of water pollutants)

- 1 औद्योगिक त्याज्य पदार्थों के जल-कायो (Water-bodies) में गिरने पर इनमें ऑक्सीजन की मात्रा घटती जाती है।
- 2 सल्फेट, नाइट्रेट व क्लोराइड आदि लवणों की मात्रा बढ़ जाती है।
- 3 हानिकारक विषाणुओं एवं जीवाणुओं की संख्या भी बढ़ जाती है।
- 4 प्रदूषित जल, उसमें रहने वाले जीवधारियों वस्तु व वनस्पति को भी नष्ट करता रहता है।
- 5 गन्दा जल के पीने से मनुष्यों में विभिन्न प्रकार के उदर-रोग, हैजा, पेचिस, अपाचन, टायफाइड, गैस का बनाना, पोलियो तथा मलेरिया आदि रोग उत्पन्न हो जाते हैं।
- 6 प्रदूषित जल खेती योग्य जमीन को नष्ट कर देता है। इसका मुख्य कारण जलाशयों की तलहटी में H_2S का इकट्ठा होना तथा इसका H_2SO_4 में परिवर्तन हो जाना है। जलीय जीवधारियों की मृत्यु भी H_2SO_4 के कारण ही होती है।
- 7 आधुनिक शोध कार्यों से यह ज्ञात हुआ है कि जलीय शैवाल मनुष्यों में विभिन्न प्रकार की एलर्जी (allergies) उत्पन्न करते हैं।
- 8 प्रदूषित जल में पाई जाने वाली हरी-नीली शैवालों के भक्षण से भेड़ों, घोड़ों, कुत्तों तथा सुअरों को बेहोशी हो जाती है तथा इनका थूक काफी कड़ा हो जाता है। इनसे पशुओं व मछलियों आदि की मृत्यु हो जाती है।
- 9 कुछ शैवालों जैसे पेरीडोनियम (Peridinium) व क्लोरेला (Chlorella) आदि के सेवन से तीन घण्टे के अन्दर ही नाक बन्द हो जाती है, आँखों में खुजली हो जाती है तथा खाँसी आने लगती है।

जल-प्रदूषण को रोकने के उपाय

- 1 कारखानों से निकले विषाक्त अपशिष्ट पदार्थों एवं गर्म जल को नदियों व समुद्रों आदि में नहीं गिराना चाहिये। इनसे जल में ऑक्सीजन की मात्रा कम हो जाती है। गर्म जल के गिरने से जलाशयों, समुद्रों व नदियों आदि के जल का तापक्रम बढ़ जाता है जिससे जलीय जीवधारियों की मृत्यु हो जाती है।
- 2 वाहिन-मल को स्वच्छ जल वाली नदियों व समुद्रों आदि में नहीं गिराना चाहिये। अगर गिराया भी जाये तो इनके उस भाग में जो शहर की आबादी से काफी दूर हो। इसके अलावा मल को ऐसे गड्ढों या जलाशयों में गिराना चाहिये जहाँ का जल मनुष्य व उनके घरेलू जानवर आदि न पी सके।
- 3 सीवेज को जल में डालने से पूर्व उसका भौतिक व जैविक (physical and biological) शुद्धिकरण किया जाना चाहिये।

- 4 कारखानों से निकले गर्म जल को बस्ती से दूर खाली भूमि में गिराना चाहिये।
- 5 जिन तालाबों का पानी मनुष्य या जानवर पीते हैं उनमें कपड़े व गन्दी वस्तुएँ नहीं धोनी चाहिये। नहाना नहीं चाहिये।
- 6 बाह्यमल की भाँति घर से निकले हुये अपमार्जकों (detergents) व गन्दे जल को नालियों द्वारा शहरों से बाहर ले जाकर दूर नदियों में गिराना चाहिये।
- 7 हानिकारक जीवाणुओं को विशेष छत्रों (filters) द्वारा छानकर तथा क्लोरिन, आयोडीन, मैंगनीज आदि की अशुद्धताओं को पहले अविषाक्त रसायनों से क्रिया करवाकर व फिर अशुद्धियों को छत्रों द्वारा छानकर अलग किया जाना चाहिये।
- 8 कूड़े-करकट को जलाशयों में न ढालकर गड्ढों में डालना चाहिये और इन गड्ढों को पाट देना चाहिये।
- 9 कीटनाशक व अपतृणनाशक पदार्थों का प्रयोग बताई गई उचित मात्रा में ही करना चाहिये तथा छिड़के हुये स्थान से बहने वाले जल को पीने वाले जलाशयों में नहीं मिलाना चाहिये।

सीवरेज

सीवरेज तंत्र विकास

इलाहाबाद की सीवरेज व्यवस्था बहुत पुरानी है। यह वर्ष 1910 में इलाहाबाद के केन्द्रीय क्षेत्र लाउडर रोड, मुट्ठीगंज, कीडगंज और चौक के क्षेत्र के लिए प्रारम्भ की गयी थी। जनसंख्या एवं कस्बे के क्षेत्र में वृद्धि के कारण वर्ष 1950 के दौरान इसे समय-समय पर वैठाया एवं इसकी मरम्मत की गयी। इलाहाबाद नगर निगम 82 वर्ग किमी० तक फैला है तथा इसकी जनसंख्या वर्ष 2001 की जनगणना के अनुसार 12 लाख है। इलाहाबाद नगर निगम को 7 सीवरेज क्षेत्रों में विभाजित किया गया है। जो इस प्रकार है।

1 गऊघाट 2 अलोपीबाग 3 कटरा 4 सुलेम सराय 5 नैनी 6 तेलियरगंज 7 फाफामऊ।

इन क्षेत्रों में गऊघाट, अलोपीबाग, कटरा एवं नैनी क्षेत्र एकीकृत सीवरेज तंत्र विभिन्न स्तर पर आच्छादित हैं। सुलेम सराय एवं तेलियरगंज क्षेत्र में छोटे कस्बे केवल अपने क्षेत्र को आच्छादित किये हैं।

वर्तमान सीवरेज तंत्र लगभग 475 किमी० के सीवर के जटिल नेटवर्क से बना है। इसमें 7 सीवरेज पम्पिंग स्टेशन नैनी एवं डाडी में स्थित 450 हेक्टेयर के सीवरेज फार्म में जल पहुँचाते हैं। 40 वार्डों में केवल 32 वार्ड सीवरेज क्षेत्र से आच्छादित हैं। केवल 35% क्षेत्र सीवरेज तंत्र से आच्छादित है। सीवर कनेक्शन की कुल संख्या 65,028 है। इस नेटवर्क का काफी भाग बहुत पुराना है और पहले ही अपनी आयु पूरी कर चुका है। कई सीवर ईट से बने हैं तथा जिसमें कुछ अडाकार आकृति के हैं। हालाँकि सीवर गोलाकृति में आर०सी०सी० के हैं। पम्पिंग स्टेशन भी कई आकार के हैं एवं कुछ अत्यधिक पुराने हैं। जिनकी मरम्मत की आवश्यकता है।

शहर की जनसंख्या विभिन्न वर्षों में और वर्तमान जलापूर्ति उत्पन्न गंदे पानी के साथ निम्नलिखित सारणी में दी गई है। (सारणी संख्या 6.3)

सारणी 6.3

क्रम सं०	क्षेत्र का नाम	1991	1998	2013	जलापूर्ति	अवशिष्ट जल
1	गऊघाट	343380	461532	662198	92.30	69.22
2	अलोपीबाग	132860	178710	256410	35.74	26.80
3.	कटरा	100450	135015	193715	27.00	20.25
4	तेलियरगंज	55080	74032	106220	14.80	11.10
5	सुलेम सराय	51990	69880	100260	13.97	10.47
6	नैनी	53830	72350	103810	14.47	10.85
7	फाफामऊ	11300	15190	21790	3.04	2.28
8	झूँसी	44630	60000	86070	12.00	9.00
योग =		793620	1066709	1530473	213.32	159.92

उपरोक्त योजना के लिए अनुमानित लागत इस प्रकार है। विभिन्न सीवरेज क्षेत्रों में प्रस्तावित कार्य का विस्तृत विवरण एवं अनुमानित लागत :

सारणी 6.4

क्रम सं०	सीवरेज क्षेत्र का नाम	स्थान का नाम	प्रस्तावित कार्य	लागत
1	गऊघाट	अहियापुर, रानीमडी, चौक, ऊचामडी, मुडीगज, कटघर, अटाला, कीठगज लूकर गज इत्यादि।	लूकर गज पम्पिंग प्लाट को बदलना राइजिंग गेन बिछाना नैनी के सीवेज शोधन प्लाट को बढ़ाना और करैली में नये सीवेज शोधन प्लाट का निर्माण।	2000 00
2	अलोपीबाग	एलनगज, जार्ज टाउन, टैगोर टाउन, दारागज, सोहबतियाबाग, अलोपीबाग, सिविल लाइन, इलाहाबाद।	32 किमी०सीवर लाइन बिछाना सर्विज पम्पिंग स्टेशन, रासीगज मेन और सर्विज शोधन प्लाट का निर्माण।	8230 00
3	कटरा	ममफोर्डगज, बलरामपुर हाउस, कमला नगर, नयापूरा, राजापुर, अशोक नगर और थार्नहिल रोड का उत्तरी हिस्सा।	15 किमी०सीवर लाइन बिछाना सर्विज पम्पिंग स्टेशन, रासीगज मेन और सर्विज शोधन प्लाट का निर्माण।	825 00
4	तेलियरगज	चादपुर सलोरी, रसूलाबाद, तेलियर गज, गोविन्दपुर, मेहदौरी।	20 किमी०सीवर लाइन बिछाना सर्विज पम्पिंग स्टेशन, रासीगज मेन और सर्विज शोधन प्लाट का निर्माण।	1000 00
5	सुलेम सराय	सुलेम सराय, ट्रांसपोर्ट नगर, धूमनगज, मुंडेरा आदि।	20 किमी०सीवर लाइन बिछाना सर्विज पम्पिंग स्टेशन, रासीगज मेन और सर्विज शोधन प्लाट का निर्माण।	1200 00
6	नैनी	नैनी बाजार, इंडस्ट्रीयल लेवर कालोनी आदि।	20 किमी०सीवर लाइन बिछाना सर्विज पम्पिंग स्टेशन, रासीगज मेन और सर्विज शोधन प्लाट का निर्माण।	1500 00
7	फाफामऊ	गगा क्षेत्र का उत्तरी भाग	20 किमी०सीवर लाइन बिछाना सर्विज पम्पिंग स्टेशन, रासीगज मेन और सर्विज शोधन प्लाट का निर्माण।	1200 00
8	झूसी	गगा क्षेत्र का पूर्वी भाग	20 किमी०सीवर लाइन बिछाना सर्विज पम्पिंग स्टेशन, रासीगज मेन और सर्विज शोधन प्लाट का निर्माण।	कुल योग =
				16955 00
				169.55 करोड़

यह देखा गया है कि सीवर तंत्र का उचित रख रखाव प्लास्टिक के अत्याधिक उपयोग एवं जन चेतना के अभाव के कारण बाधा उत्पन्न हो रही है।

शहर में पूरी तरह सर्विज तंत्र लागू न होने के कारण खुले शौच की व्यवस्था ने सबसे अधिक सैनिटेशन की समस्या पैदा की है, तथा इन क्षेत्रों की गन्दी नालियों सर्विज तंत्र के अभाव में सीधे यमुना एवं गंगा नदियों में गिरती हैं। जिससे ये नदियाँ प्रदूषित हो रही हैं। अतः इन क्षेत्रों में सीवरेज तंत्र नहीं स्थापित है। सीवरेज योजनाओं को लागू किया जाना। इन नदियों को प्रदूषण से बचाने के लिए अति आवश्यक है।

उपरोक्त से यह स्पष्ट है कि नागरिकों की बढ़ती हुई मांग को सन्तुष्ट करने के लिए वृहद् कार्य की आवश्यकता होगी जिसके लिए आवश्यक कदम उठाये जा रहे हैं।

अध्याय - 7

निष्कर्ष

देश के सम्पूर्ण नगरो की तरह इलाहाबाद नगर भी प्रदूषण से अछूता नहीं रहा। यह नगर स्वतंत्रता प्राप्ति के समय एक सीमित प्रदूषण रहित, साफ-सुथरा एवं खुला शहर था, किन्तु स्वतंत्रता के पश्चात इलाहाबाद नगर अन्य नगरो की तरह तीव्र गति से विकसित हुआ। विकास के साथ-साथ प्रदूषण भी पनपा तथा आज एक विकराल रूप में सामने आ खड़ा हुआ। यह सिर्फ वातावरण को ही दूषित नहीं करता वरन् हमारे जलवायु को भी परिवर्तित कर रहा है। इन्हीं सारी समस्याओं से प्रभावित होकर हमने इलाहाबाद शहर की जलवायु को जानने के लिए शोध कार्य किया। इस शोधकार्य से हमें ज्ञात हुआ कि इलाहाबाद शहर वर्तमान समय में कितनी समस्याओं से जूझ रहा है। इसे मैंने अलग-अलग विस्तृत रूप से जानने की कोशिश की।

स्वतंत्रता के पश्चात देश में नगरीकरण तीव्र गति से हुआ। इलाहाबाद नगर आकार में तेजी से फैला जिसके फलस्वरूप यहाँ नगरीय क्रियाओं की संख्या बढ़ी जैसे - परिवहन उद्योग, आवास निर्माण आदि अन्य नगरीय गतिविधियाँ। इन नगरीय क्रियाओं के फलस्वरूप विभिन्न समस्याएँ उत्पन्न हुईं जैसे आवास की समस्या, परिवहन की समस्या, प्रदूषण, रोजगार, स्वास्थ्य, शिक्षा इत्यादि। जनसंख्या वृद्धि का इन समस्याओं से सम्बन्ध के निरीक्षण के लिए इस अध्ययन का प्रयास किया गया।

हमने अपने इस सम्पूर्ण कार्य को 7 अध्यायों में बाँटा है। हर एक अध्याय में इलाहाबाद शहर की समस्या को दर्शाया गया है। जैसे - अध्याय 3 में इलाहाबाद में नगरीकरण का तेजी से विस्तार तथा उनसे उत्पन्न बहुत सी समस्याएँ, जैसे - रहने की समस्या, रोजगार की समस्या, पानी, बिजली, परिवहन, जनसंख्या घनत्व आदि समस्याएँ। अध्याय 5 में औद्योगिकीकरण की समस्या, अध्याय 6 में प्रदूषण की समस्या (प्रदूषण का विशद विवरण), अध्याय 4 में औद्योगिकरण तथा उनसे उत्पन्न समस्याओं का अध्ययन किया गया है।

अध्याय -1 के अन्तर्गत इलाहाबाद का ऐतिहासिक एवं भौगोलिक परिचय है। ऐतिहासिक परिचय के अन्तर्गत इलाहाबाद के नामकरण के बारे में विस्तृत वर्णन है। इसके बाद मुगल काल का वर्णन है। मुगलों के प्रारम्भिक काल में प्रयाग की स्थिति नगण्य थी। किन्तु एक नया अध्याय मुगलों के स्थापना से 16वीं सदी के प्रथम-चौथाई काल में प्रारम्भ हुआ। इस समय को विकास एवं उन्नति के समय के रूप में जाना गया। अकबर के शासन काल को प्रयाग का स्वर्णिम काल कहा जाता है।

1801 में इलाहाबाद नगर अंग्रेजों के आधिपत्य में आ गया। ब्रिटिश राज के आगमन होने से लगातार इलाहाबाद का विकास का युग चलता रहा। नगर के विकास के इतिहास में 19वीं सदी के मध्य में रेलवे का आना

भी प्रमुख घटना है। इसी बीच गंगा तथा यमुना पर पुल का निर्माण आवश्यक हो गया। इसी समय पक्की सड़के तथा इलाहाबाद की प्रसिद्ध इमारतों का भी निर्माण हुआ। 1916 में विद्युत गृह का निर्माण हुआ।

उपरोक्त सारे कार्य स्वतंत्रता के पहले ही अंग्रेजों द्वारा कराये जा चुके थे। किन्तु स्वतंत्रता के आगमन के साथ ही नये युग के सूत्रपात होने से शहर के इतिहास में पिछले दशक में नैनी औद्योगिक विकास के साथ ही जल आपूर्ति जल विकास, सीवर आदि में काफी विकास हुआ।

नगर के भौगोलिक परिचय में अक्षांश, देशान्तर तथा इलाहाबाद की स्थिति को बताया है। इलाहाबाद नगर की सीमाओं का वर्णन है। इलाहाबाद नगर दो नदियों के दोआब क्षेत्र में बसा है। इसकी भूमि कछारी है। पानी की अच्छी उपलब्धता है। यातायात के साधन योग्य समतल भूमि है इन सबका वर्णन अग्रलिखित है। इसके साथ ही यहाँ की जलवायु मौसम का विशद वर्णन है। इलाहाबाद के उत्तरी तथा दक्षिणी भाग में पानी की अच्छी व्यवस्था होने के कारण गेहूँ, चावल, चना, जौ, गन्ना आदि उगाया जाता है। इसके साथ ही मौसमी सब्जियाँ, फल आदि भी बोये जाते हैं।

उपरोक्त तथ्यों का वर्णन करना आवश्यक था क्योंकि इनके बगैर नगर का परिचय अधूरा सा जान पड़ता।

नगर का अपवाह तंत्र काफी अच्छा है। शहर गंगा जलोढ़ मैदान में स्थित है। शहर की सामान्य स्थलाकृति समतल है। इस कारण भीषण वर्षा के समय शहर का पानी निम्नलिखित मौजूद प्राकृतिक नालों से होते हुए दोनों नदियों में गिरता है। 1. घघर नाला, 2. चाचर नाला, 3. मोरी गेट नाला, 4. राजापुर नाला, 5. मम्फोर्डगंज नाला।

बाढ़ के समय इलाहाबाद का उत्तरी क्षेत्र काफी प्रभावित होता है।

अध्याय - 2 में विधितंत्र के बारे में वर्णन है।

अध्याय - 3 में नगर की वृद्धि एवं विकास का वर्णन है। इसमें नगरीकरण के विकास की गति को आंकड़ों द्वारा बताया गया है। इन आंकड़ों को देखने से ज्ञात होता है कि स्वतंत्रता प्राप्ति के समय इलाहाबाद नगर में बहुत कम पक्के मकान, सीमित व्यावसायिक क्षेत्र, नगण्य, वाणिज्य प्रतिष्ठान थे। किन्तु इन 4-5 दशकों में इलाहाबाद में बहुत तीव्र गति से विकसित हुआ। यहाँ तीव्र विकास की प्रक्रिया ने आज अनेक समस्याओं को भी जन्म दिया। जनसंख्या भी बहुत तेजी से बढ़ी। जनसंख्या की इस वृद्धि के कारण नगर में आवासीय क्षेत्र का विस्तार भी तीव्र गति से हुआ फलतः पूरा नगर धीरे-धीरे मकानों से घिरता चला गया। लोगों का प्रसार नगर के आन्तरिक तथा उत्तरी भागों की तरफ काफी तेजी से बढ़ने लगा - इन स्थानों पर लोगों ने अपना स्थायी निवास बना लिया। जिस कारण इलाहाबाद नगर के चारों तरफ लोगों का प्रसार तथा घनत्व बराबर रहा। फलस्वरूप नगर में कई मुहल्लों का निर्माण सम्भव हुआ, तथा इलाहाबाद नगर को कई जोन में बाँटे गये।

नगर में इतनी तीव्र गति से मकानों एवं वाडों के बढ़ने का मुख्य कारण रहा लोगों का नगरों की ओर आकर्षण रहा। व्यावसायिक क्षेत्रों में मुख्यतः बैरहना, मुट्ठीगंज, सूबेदारगंज, चौक, कटरा, कोठापार्चा, हिम्मतगंज, करेली,

खुल्दावाद आदि क्षेत्र है। यह शहर का आन्तरिक भाग है। व्यावसायिक क्षेत्र होने के कारण जनसंख्या बहुत अधिक पायी जाती है एवं घनत्व भी बहुत अधिक है। इन क्षेत्रों में शहर की बहुत बड़ी-वड़ी दुकानें हैं एवं विभिन्न प्रकार के व्यावसायिक कार्य होते हैं। इन क्षेत्रों में वाहन भी बहुत अधिक चलते हैं फलतः वायु प्रदूषण भी खूब होता है। इसी प्रदूषण के कारण शहर के बाहरी भाग की अपेक्षा आन्तरिक भाग अधिक गर्म रहता है।

शहर के मुख्य-मुख्य क्षेत्रों के तापमान को देखने से ज्ञात होता है कि शहर की बाहरी भाग की अपेक्षा आन्तरिक भाग ज्यादा प्रदूषित होता है। इस प्रदूषण के कारण इस क्षेत्र का तापमान काफी रहता है। शहर के ऊपरी भाग में ऊष्मा द्वीप का निर्माण हो जाता है। ऊष्मा द्वीप के अलावा प्रदूषण गुम्बद का भी निर्माण होता है। जिसका असर यहाँ के लोगों पर पड़ता है।

अध्याय - 4 में इलाहाबाद के औद्योगिक क्षेत्रों का वर्णन है। शहर में बहुत अधिक उद्योगों का विकास नहीं हुआ है लेकिन जितना है उतने से ही उसके द्वारा उत्सर्जित पदार्थ चाहे वह धुँआ हो या अवशिष्ट हमारे वातावरण को प्रदूषित करने में कोई कसर नहीं छोड़ते हैं। हमने अपने शोधकार्य में इस अध्याय को इसलिए जोड़ा क्योंकि इनका प्रभाव भी हमारे वातावरण तथा जलवायु को प्रभावित करता है। वैसे ये औद्योगिक क्षेत्र बहुत अधिक प्रभावित नहीं करते क्योंकि एक तो ये शहर से बाहर हैं दूसरी बात इनकी संख्या और शहरों की अपेक्षा बहुत कम है।

अध्याय - 5 इलाहाबाद नगर के विकास के अन्तर्गत हमने अनेक पहलुओं का अध्ययन किया। इसी के साथ ही यह आवश्यक हो जाता है कि हम इलाहाबाद की यातायात की व्यवस्था के विषय में विचार करें। फलतः इसी विचार से प्रेरित होकर हमने इलाहाबाद नगरीय यातायात की व्यवस्था के ऊपर गहन अध्ययन किया। हमारे वातावरण को प्रदूषित करने में यातायात के साधनों का विशेष योगदान है। जैसे नगर की सड़क आपस में कैसे जुड़ी हैं कहाँ से कहाँ तक जाती हैं। उनकी लम्बाई, चौड़ाई के बारे में अध्ययन किया। राजमार्ग तथा राष्ट्रीय मार्ग, सड़कों पर आने-जाने वाले यातायात के साधन, सड़कों के विकास के लिए बनायी गई योजनाएँ तथा उनका क्रियान्वयन आदि मुख्य हैं। बाई पास की व्यवस्था, क्षतिग्रस्त सड़कों के सुधार के कार्यक्रम, पुल को बनाने की योजनाएँ तथा पुल बनाने की क्रिया इसमें शामिल है।

वर्तमान समय में इलाहाबाद शहर के मुख्य सड़कों की लम्बाई 520 किमी के लगभग है। यह अनुमान है कि शहर से गुजरने वाले मार्गों पर प्रतिदिन लगभग 10,000 वाहन गुजरते हैं। और यह संख्या अगले बीस वर्षों में 40,000 तक पहुँच सकती है। शहर में प्रतिदिन दौड़ने वाले वाहनों की संख्या लगभग 1.5 लाख है। तथा यह अनुमान लगाया जाता है कि यह संख्या अगले बीस वर्षों में 6.0 लाख तक पहुँच जायेगी।

आई०आर०सी० के अनुसार 10000 P.C U के लिए दो लेन वाली सड़क (सात मीटर वाहन मार्ग) की आवश्यकता होती है। लेकिन शहर से गुजरने वाले सभी राजमार्ग एवं राष्ट्रीय मार्गों पर 18000 से अधिक P.C U. है। जिसके लिए कम से कम चार लेन वाली सड़कों की आवश्यकता होती है। शहर से गुजरने वाले व्यावसायिक वाहनों की बढ़ती संख्या के पूर्वानुमान को ध्यान में रखते हुए भीड़ को कम करने एवं शहर से होकर गुजरने वाले

यातायात के सुगम आवागमन हेतु उप समिति द्वारा अनेको प्रस्तावों की सस्तुति की गई है। जिसका विवरण दिया जा चुका है।

इलाहाबाद जनपद के विभिन्न क्षेत्रों को जोड़ने एवं नगर के अन्दर यातायात के संचालन हेतु वर्तमान में निम्न परिवहन सुविधायें उपलब्ध हैं। महानगर बस सेवा सम्भागीय प्राधिकरण इलाहाबाद द्वारा इलाहाबाद महानगर क्षेत्र में यातायात व्यवस्था हेतु निजी क्षेत्र के लिए कुल 13 मार्गों का वर्गीकरण किया गया है। जिन पर संचालन हेतु 226 वाहनो की संख्या सीमा निर्धारित की गई है। जिसे सारणी न० 5.1 द्वारा प्रस्तुत किया गया है।

अध्याय -6 के अन्तर्गत हमने प्रदूषण के बारे में बताया है क्योंकि इलाहाबाद शहर में नगरीकरण प्रक्रिया के साथ ही प्रदूषण भी तीव्र गति से बढ़ा है। नगर के प्रदूषण में मुख्य भूमिका यातायात के साधन द्वारा निकले पदार्थ हैं जो हमारे वातावरण को दूषित कर देते हैं। जिसका सीधा प्रभाव जलवायु पर पड़ता है।

इस विषय पर अध्ययन करने से हमें ज्ञात हुआ कि शहर के चारों तरफ कितने वाहन चलते हैं उनकी संख्या ज्ञात की गई इसके पश्चात् उनकी बारम्बारता को ध्यान में रखते हुए यह निष्कर्ष निकाला कि ये शहर के भीतरी भागों में बहुत अधिक प्रदूषण फैलाते हैं इसका मुख्य कारण है आन्तरिक भाग का घना बसा होना। इस प्रदूषण के कारण तापमान बहुत अधिक बढ़ जाता है जिससे C B D तथा उसके आस-पास के क्षेत्रों में ऊष्मा द्वीप एवं प्रदूषण गुम्बद का निर्माण होता है।

ऊष्मा द्वीप : नगरों के तीव्र विकास के कारण नगरों के आन्तरिक भाग में काफी परिवर्तन हुआ। जैसे बड़ी-बड़ी इमारतें जो कि पक्की ईंट के कारण ऊष्मा को अपने अन्दर ग्रहण किये रहती हैं। इसी ऊष्मा के कारण रात के समय काफी गर्मी महसूस होती है। इसी बढ़ते तापमान को ऊष्मा द्वीप कहते हैं। इसी कारण ऊष्माद्वीप का विकास रात के समय होता है। इसका प्रभाव अभी कम होता है। जब तेज हवाएँ चलती हैं।

प्रदूषण गुम्बद स्वचालित वाहनों से उत्सर्जित धुएँ नगरों के ऊपर करीब 1000 मीटर की ऊँचाई पर एक मोटी परत बनाते हैं। प्रदूषकों की इस मोटी परत को प्रदूषण गुम्बद कहते हैं। ये मोटी परत नगरीय जलवायु को कई तरह से प्रभावित करती है। प्रदूषण गुम्बद का निर्माण भी सी०बी०डी० एरिया तथा उसके आस-पास के क्षेत्र में ही होता है।

ऊष्मा द्वीप तथा प्रदूषण गुम्बद के कारण नगर का तापमान बहुत तेजी से बढ़ रहा है। गाँवों की अपेक्षा शहरों में यह समस्या बहुत अधिक है। क्योंकि वाहनो द्वारा उत्सर्जित गैसों ओजोन परत का क्षय करती हैं। ओजोन परत ही सौर्यिक विकिरण को अवशोषित कर धरातल पर पहुँचाती हैं। जब ओजोन परत का हास हो जायेगा तो सौर्यिक विकिरण सीधे धरातल पर पहुँचेगी परिणामस्वरूप धरातल पर बहुत अधिक तापमान हो जायेगा और हमारा सम्पूर्ण जीवन खतरे में पड़ जायेगा।

सड़को पर चलने वाले वाहनो से उत्सर्जित गैसो का मनुष्यो, जानवरो और पेड-पौधो पर प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से प्रभाव पडता है। कार्बन मोनोआक्साइड की उपस्थिति से खून मे आक्सीजन की कमी हो जाती है। आक्सीजन की कमी का सबसे बुरा प्रभाव केन्द्रीय स्नायु पर पडता है। हाइड्रोकार्बन के वातावरण मे उत्सर्जित से आँख और गले मे जलन तथा कैसर होने की सम्भावना हो सकती है। नाइट्रोजन के आक्साइड की उपस्थिति से खासी, साँस में परेशानी और फेफडे के खराब होने की सम्भावना होती है। सल्फर डाइआक्साइड तथा विरक्त पदार्थ मिलकर सयुक्त रूप से कई जहरीली और कैसर कारक तत्वो को जन्म देते है। पेट्रोल गाडियो से उत्सर्जित होने वाला सीसा गुर्दे और वच्चो के मस्तिष्क को हानि पहुँचाता है। किसी भी ईधन के अपूर्ण दहन के कारण हाइड्रोकार्बन आदि कई यौगिक भी उत्पन्न होते है।

वायुमण्डल प्रदूषण का एक स्रोत विभिन्न प्रकार के कल कारखाने से निकले कचरे विशेषता रासायनिक तथा रेडियोधर्मी कचरो का ढेर है। इन ढेरों से विभिन्न प्रदूषक गैसे निकलती है जो वायुमण्डल को विषाक्त करती है।

ये उद्योग है - खाद, सीमेन्ट, खनिज अम्ल, इस्पात और पेट्रोलियम आदि।

उपरोक्त अध्ययन से स्पष्ट है कि मनुष्य, जीव जन्तुओं, वनस्पति एवं वनों के जीवन एवं सुरक्षा हेतु शुद्ध वायु का होना अनिवार्य है। अतः प्रदूषण की रोकथाम अत्यन्त आवश्यक है। इस क्षेत्र में बहुत प्रयास किये जा रहे है तथा वे सफल भी हो रहे है। इसके उपाय निम्न है।

1 मोटर तथा वाहनों का प्रदूषण विशेष रूप से प्रभावी है इसलिए सड़को का बेहतर रखरखाव तथा यातायात प्रबन्ध और अनावश्यक बेकरो तथा बैरियर आदि के हटाये जाने से निश्चित ही प्रदूषण को कम करने में मदद मिल सकेगी। वाहनों के सुचारु आवागमन, फ्लाई ओवर और बेहतर राजमार्गों के निर्माण से सम्भव हो सकता है कि इन सबके लिए वांछित धनराशि बड़ी हुई ईधन क्षमता से हुई बचत से प्राप्त की जा सके। इसमे कोई संदेह नहीं हैं कि इलाहाबाद निवासी बुरी ड्राइविंग के शिकार है। सबसे अधिक सहायक कारक ईधन की क्षमता को बढ़ाने के लिए है। उचित गति पर गाडी चलाना ब्रेकों का सही प्रयोग टायरों का सही चुनाव इसके अतिरिक्त सामान्य क्रास, टायरों मे सही वायुदाब बनाये रखना और लाल बत्ती पर इंजन को बन्द कर देना आदि। उपरोक्त को ध्यान मे रखने से वाहनो द्वारा उत्सर्जित प्रदूषकों मे कमी की जा सकती है।

2 औद्योगिक संयंत्रो मे विद्युत स्थैतिक अपेक्षक एवं पिक्चरो का प्रयोग करना चाहिए। ऐसा करने से चिगारियो से निकलने वाली गैसों को रोका या उसकी मात्रा को कम किया जा सकता है।

3 बड़े-बड़े उद्योगों को नगरो से काफी दूर स्थापित करने चाहिए जिससे नागरिकों को शुद्ध वायु मिलती रहे।

4. नगरों में पर्याप्त सख्या में पेड पौधे लगाने चाहिए जिससे वह कार्बन डाइआक्साइड ग्रहण करके आक्सीजन गैस मुक्त करे।

- 5 जहाँ-जहाँ सम्भव हो परम्परागत ईंधन जैसे लकड़ी, गोबर के उपले, कोयले आदि का उपयोग कम करना चाहिए। इसके स्थान पर आधुनिक ईंधन गैस, प्राकृतिक गैस, विद्युत भट्टियों का प्रयोग अधिक करना चाहिए।
- 6 निवास स्थान सड़कों से दूर होने चाहिए जिससे मोटर गाड़ियों का धुँआ घरों में प्रवेश न कर सके।
- 7 कूड़े-करकट के संग्रहण, निष्कासन एवं निस्तारण की व्यवस्था चुस्त-दुरुस्त की जाये।
- 8 अपशिष्ट पदार्थों का निक्षेपण समुचित ढग से किया जाय तथा कल-कारखानों से निकलने वाले सीवेज स्लज को भूमि पर पहुँचने से पूर्व उपचारित कर लेना चाहिए।
- 9 नगरपालिका और नगर निकायो द्वारा अपशिष्ट निक्षेपण को प्राथमिकता दी जाय।
- 10 कल-कारखानों की चिमनियों की उँचाई अधिक होनी चाहिए।
- 11 रेल यातायात में कोयले अथवा डीजल के इंजनों के स्थान पर बिजली के इंजनों का उपयोग किया जाए।
- 12 पुराने वाहनों के संचालन पर प्रतिबन्ध लगाया जाय क्योंकि उनसे वायु प्रदूषण ज्यादा होता है।

सुझाव

वर्तमान अध्ययन के आधार पर हम यह निष्कर्ष निकालते हैं कि इलाहाबाद नगर का लम्बवत और क्षैतिज विकास तीव्रगति से हो रहा है। जिसके फलस्वरूप यहाँ प्रदूषण गुम्बद और ऊष्माद्वीप की गहनता बढ़ रही है। साथ में प्रमुख सड़कों के ऊपर प्रदूषण रेखाओं की तीव्रता भी बढ़ती जा रही है। इसके अतिरिक्त समीप की गंगा और यमुना नदियों में जल की कमी हो रही है। जिसके फलस्वरूप नगर का तापमान तीव्रगति से बढ़ रहा है। इन समस्याओं के समाधान के लिए निम्नलिखित सुझाव प्रस्तुत हैं।

- 1 वाहनों को नगर से होकर न जाने दिया जाये। उनके लिए विशेष रूप से जी०टी० रोड के विकल्प हेतु एक बाई पास बनवाया जाये। यह बाईपास फाफामऊ या नैनी से होकर गुजारा जाये।
2. प्रदूषणकारी वाहनों पर नियन्त्रण, रखा जाय। जैसे सी०एन०जी० द्वारा चालित वाहनों पर बल दिया गया है।
3. सड़कों के किनारे सघन वृक्षारोपण किये जाये जिससे वनस्पतियाँ कार्बनडाई आक्साइड को अवशोषित कर सके।
4. गंगा नदी को हल्दिया से सगम तक राष्ट्रीय जलमार्ग नं० 1 घोषित किया गया है। इसको फाफामऊ तथा नेहरू पार्क तक विस्तृत किया जाय इसके फलस्वरूप माघ मेला तथा कुम्भ मेला में तीर्थ यात्रियों को जलयानों द्वारा सगम तक पहुँचाया जाय।

इन सुझावों के क्रियान्वयन द्वारा इलाहाबाद के समाज को प्रदूषण मुक्त स्वस्थ वारावरण दिया जा सकेगा।

सन्दर्भ सूची

- 1 असिसटेन्ट इजीनियर, लोक निर्माण विभाग
- 2 इलाहाबाद विकास प्राधिकरण, “इलाहाबाद सशोधित महायोजना 2001”
- 3 ईलियट, एच. एम. , “द हिस्ट्री ऑफ इंडिया एज टोल्ड बाइ इट्स ऑन हिस्टोरियन”, पृ. 512.
- 4 ईलियट, जे. , “डिस्कसन ऑफ एनिमोग्राफी ऑब्जरवेशन रिकार्डेड एट इलाहाबाद”.
- 5 ईलियट एच. एम., “द हिस्ट्री ऑफ इंडिया एज टोल्ड बाइनटस ओन हिस्टोरियल” खण्ड V लंदन 1873 पृष्ठ 512-13
- 6 ऋक परिशिष्ट, ऋग वेद 10-75-5.
- 7 एक्यूक्यूटिव इजीनियर, लोक निर्माण विभाग
- 8 कनिघम, ए. “द एन्सिएन्ट ज्योग्राफी ऑफ इंडिया” भाग -I, लंदन, 1871, पृ. 391.
- 9 कनिघम, “एन्सेन्ट ज्योग्राफी आफ इंडिया”, पृ. 389
- 10 कनिघम, “एनसिएन्ट ज्योग्राफी ऑफ इंडिया”, पृ. 389.
- 11 कनिघम, “एनसियन्ट ज्योग्राफी ऑफ इंडिया”, पृ. 390.
- 12 कनिघम, “एनसियन्ट ज्योग्राफी ऑफ इंडिया”, पृ. 390
- 13 कृष्णन, एम. एस., “जियोलौजी ऑफ इंडिया एंड बर्मा” (सेकेड एडिसन), मद्रास, 1949 पृ 519.
14. काय एवं मैलसन, “द हिस्ट्री ऑफ इंडियन म्यूटिनी ऑफ 1857”, खण्ड. VI, लंदन, 1889 पृ. 69
15. काला, एस. सी., “लाइट ऑन द हिस्ट्री ऑफ झूसी”, ए.बी. पत्रिका, 7-2-57
16. काला, एस. सी., “लाइट ऑन द हिस्ट्री ऑफ झूसी”.
- 17 कैटजन, के. न., “वेहर वास भरतद्वाज आश्रम”, द ए.बी. पत्रिका, 1945.
- 18 कैनीबेयर, एच. सी, हैविट, जे. पी. “स्टैटिस्टिकर, डिस्क्रिपटिव एंड हिस्टोरिकल एकाउन्ड ऑफ एन. डबल्यू प्राविन्सेस ऑफ इंडिया”, खण्ड VIII, इलाहाबाद डिस्ट्रिक्ट, इला०, 1884, पृ. 142
- 19 कैनीबेयर, एच. सी. एवं हैवेज, जे. पी. “स्टैप्युअल डिस्क्रिप्टिव एंड हिस्टोरिकल एकाउन्ड ऑफ एन. डबल्यू पी. ऑफ इंडिया” पृ. 162

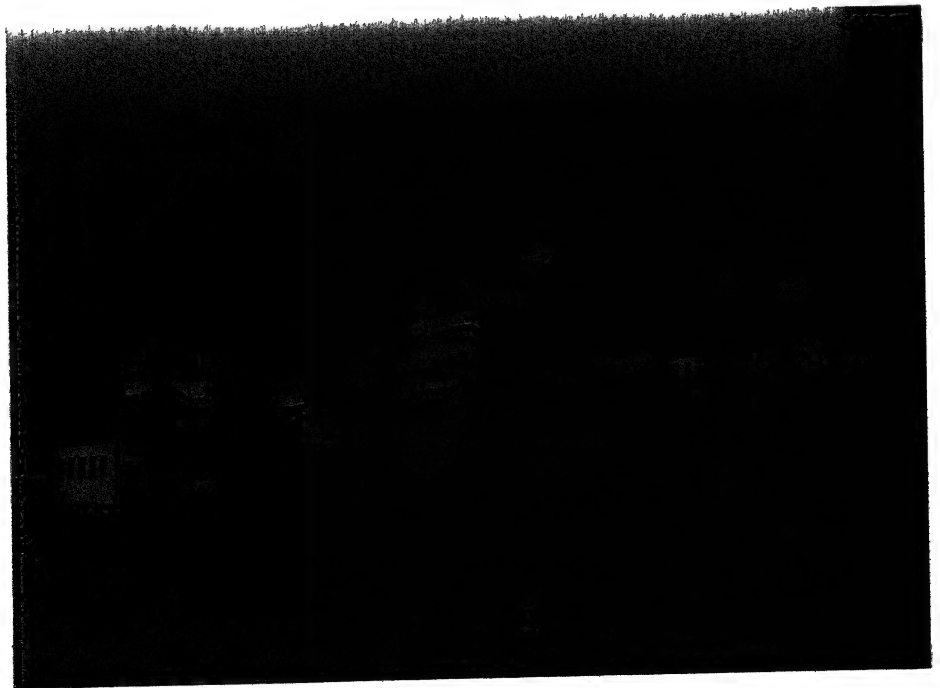
- 20 कैनीबेयर, एच सी , एव हैवेट, बी जे पी पृ 162
- 21 कैनीबेयर एण्ड हैवेट, पृ 137.
- 22 घोवा, एन. एन “सैन्सिटी ऑफ प्रेजेन्ट भारतद्वाज आश्रम”, द ए.बी पत्रिका, सेप्ट. 2, 1945
- 23 चार्लडिकिन्सन, नगरीय पर्यावरण प्रदूषण, ग्रेट ब्रिटेन
- 24 जरेटू एच एस., (ट्रासलेटेड) अबुव फजल अलमी कृत “आइने अकबरी”, कलकत्ता 1949, पृ 169
- 25 टॉड जे, “एनाल्स एंड एन्टीक्यूटल ऑफ राजस्थान”, खण्ड. I मद्रास, 1873, पृ 36
- 26 “ट्रेवल्स इन इडिया” बाइ जे. बी. ट्रवररियर, ट्रांसलेटेड वाइ, वी बाल, खण्ड I लंदन, 1889, पृ. 1161
- 27 डब्ल्यू, वाय, “नगरीय क्षेत्र के वायु मण्डल धूल का अध्ययन” ।
- 28 डा० ओझा एस०एस०, सिंह सविन्द्र, तिवारी आर० सी०, “अर्बन जियोमार्फॉलाजी ऑफ ऐलुवियल सिटीज इन द सब ह्यूमिड ट्रॉपिकल एनवायरमेंट”, ।
- 29 डिस्ट्रिक्ट गजेटर, पृ. 157
- 30 डिस्ट्रिक्ट गजेटर, पृ. 163.
- 31 डिस्ट्रिक्ट गजेटर, पृ. 165.
32. डिस्ट्रिक्ट गजेटर, पृ. 167.
33. डिस्ट्रिक्ट गजेटर ऑफ इलाहाबाद, 1911, पृ. 196.
- 34 डिस्ट्रिक्ट गजेटर पृ 24.
- 35 डिस्ट्रिक्ट गजेटर, पृ. 171
- 36 डिस्ट्रिक्ट गजेटर, पृ. 198.
- 37 “द इन्स्टिट्यूट्स ऑफ मनु” चै. 2, श्लोक 21.
38. द्विवेदी, आर.एल., “द वन्डरिंग कन्फ्लूएस”, द नेशनल ज्योग्राफर”, खण्ड I, A नं० 1, इला०, 1958. पृ. 13.
- 39 द्विवेदी, आर. एल. ‘इलाहाबाद का ऐतिहासिक एव भौगोलिक परिचय’
- 40 पान्डेय, बी. एन., “इलाहाबाद इन रिप्रोस्पेक्ट एंड प्रास्पेक्ट”, मेन्यूसिपल बोर्ड, इलाहाबाद, 1955, पृ. 40.
- 41 प्रिन्सपल सिक्रेटरी, लोक निर्माण विभाग

- 42 बेल, एस , “बुद्धिस्ट रिकार्ड ऑफ द वेस्टर्न वर्ल्ड”, Vol. I, लंदन, 1884, पृ. 230
- 43 बेकन टी , “फर्स्ट इम्प्रेसन्स एंड स्टडी फ्रॉम नेचर इन हिन्दुस्तान”, खण्ड I. लंदन, 1837, पृ 317
- 44 भिकारी, सेवानंद, “समाज जर्नी टू चित्रकूट”, द ए बी पत्रिका, सेप्ट 16, 1945
- 45 महाभारत, वान पुराण, चैप. 85, श्लोक 19
- 46 “महाभारत”, वान पर्व, चै 85, श्लोक 18-19
- 47 मजूमदार, आर. सी , “द ऐज ऑफ इम्पीरियल कन्नौज”, पृ VIII, भारती विद्या भवन, बम्बई, 1955
- 48 “मत्स्य पुराण”, 108
- 49 मित्तल, सी पी., “वायह भारतद्वारा आश्रम शिफ्टेड”, द ए. बी. पत्रिका, सेप्ट. 2, 1945.
- 50 रेनर, जी. टी. एव एसोसिएट्स “ग्लोबल ज्योग्राफी”, न्यू यार्क, 1952, पृ. 408-09.
- 51 ला, बी. सी , “ज्योग्राफिकल ऐसे” खण्ड. I लंदन, 1937, पृ. 129.
- 52 ला, बी. सी., “ज्योग्राफी ऑफ अर्ली बुद्धिज्म”, लंदन, 1932, पृ. 36
- 53 ला, बी. सी., “ज्योग्राफिकल ऐसे”, खण्ड I, लंदन 1939.
- 54 ला, बी. सी, “ज्योग्राफी ऑफ अर्ली बुद्धिज्म”, लंदन, 1932, पृ. 4.
- 55 “वाल्मीकि रामायण”, अयोध्या कांड, सर्ग 54
- 56 वाडिया डी. एन., “जियोलॉजी ऑफ इंडिया”, मैकनिलन एंड को. लि., लंदन, 1953, पृ. 339-90.
- 57 सरन, बी., “जियोमॉर्फोलॉजी ऑफ द गंगम रीजन”, द जनरल द यू. पी. हिस्टोरिकल सोसाइटी खण्ड. II भाग II, पृ. 46-53.
- 58 स्मेलस, ए.ई., “द ज्योग्राफी ऑफ टाउन्स”, लंदन, 1953, P 11
- 59 साइडेल्स इलुस्ट्रेड इलाहाबाद, पृ. 6.
- 60 सिंह, सविन्द्र “पर्यावरण भूगोल”
- 61 सिंह, आर. एल., “बनारस” पृ. 25.
- 62 सिंह, आर. एल., “बनारस”, पृ. 82.
- 63 सिंह, आर. एल., “बनारस : ए स्टडी इन अर्बन ज्योग्राफी”, नंद किशोर ब्रांस, बनारस, 1955, पृ. 5.

- 64 सिंह, आर एल , “बैली ए स्टडी इन अर्बन मेटेलमेन्ट”, द नेशनल ज्योग्राफिकल जरनल ऑफ इंडिया, बनारस, खण्ड II, भाग I, मार्च, 1956, पृ 1
- 65 सिन्हा, के. एल., “स्ट्राग विन्डस एट इलाहाबाद एंड देयर फोरवारनिंग”, इंडियन जरनल ऑफ मेटिरोलौजी जियोफिटिक्स, खण्ड 3, न 2, दिल्ली, 1952, पृ. 106
- 66 तथैव, पृ 110
- 67 मेन्सेस ऑफ इंडिया, 1911, खण्ड. XV, भाग I, रिपोर्ट, इलाहाबाद, 1912, पृ. 24.
- 68 सैचो, ई जी , “अलबरुनीज इंडिया” खण्ड II लंदन, 1910, पृ. 170.
- 69 शब्द कल्पद्रुम, तृतीय कांड, पृष्ठ 287
- 70 शास्त्री, आर. एम., “ऐनसेन्ट प्रयाग”, पृ. 75
- 71 शास्त्री, आर. एम., “फुल लाइट ऑन द रीअल साइट ऑफ द भरतद्वारा आश्रम”, पृ. 448.
- 72 शास्त्री, आर. एम., “फुल लाइट ऑन द रीअल साइट ऑफ द भारतद्वारा”, द जरनल ऑफ द जी. एन. झा रिसर्ज इन्स्टीट्यूट, खण्ड III, पृ. 159, इलाहाबाद, 1946
- 73 श्रीवास्तव, एस आर. “प्रयाग प्रदीप”, पृ. 216.
- 74 श्रीवास्तव, एस. आर., “प्रयाग प्रदीप”, पृ. 217
- 75 हेबर, आर , “नैरेटिव ऑफ ए जर्नी थ्रु द अपर प्रोविन्सेस ऑफ इंडिया”, खण्ड I लंदन, 1828, पृ. 443.
- 76 हैमिलटन, डब्ल्यू, “द ईस्ट इंडिया गजेटर”, पृ. 34.
- 77 हैमिलटन, “द ईस्ट इंडिया गजेटर”, खण्ड I, लंदन, 1828, पृ. 34.
- 78 क्षिब्बर, एच.एल., “फिजिकल बेसिस ऑफ ज्योग्राफी ऑफ इंडिया”, नन्द किशोर ब्रास., बनारस, 1945, पृ. 56.



चित्र संख्या 1.1 : अकबर द्वारा निर्मित किला



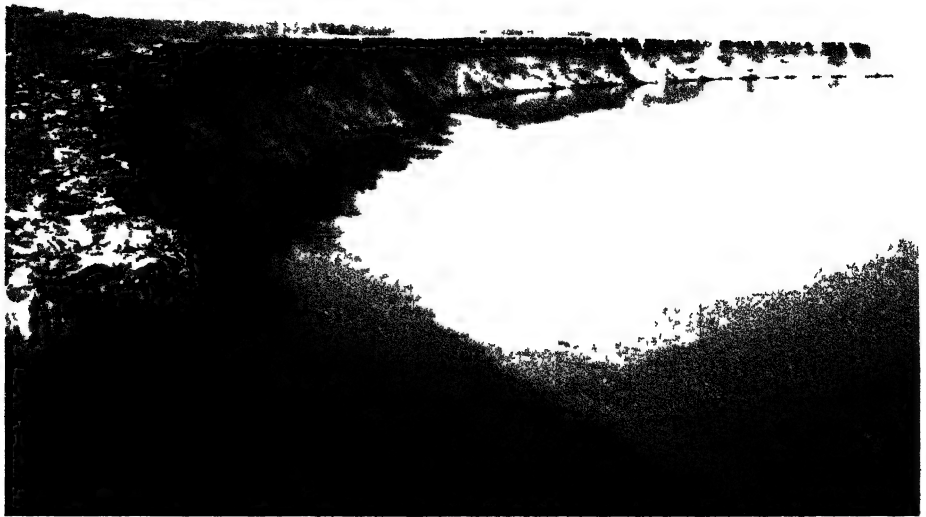
चित्र संख्या 1.2 : इलाहाबाद शहर का एक दृश्य (दारागंज)



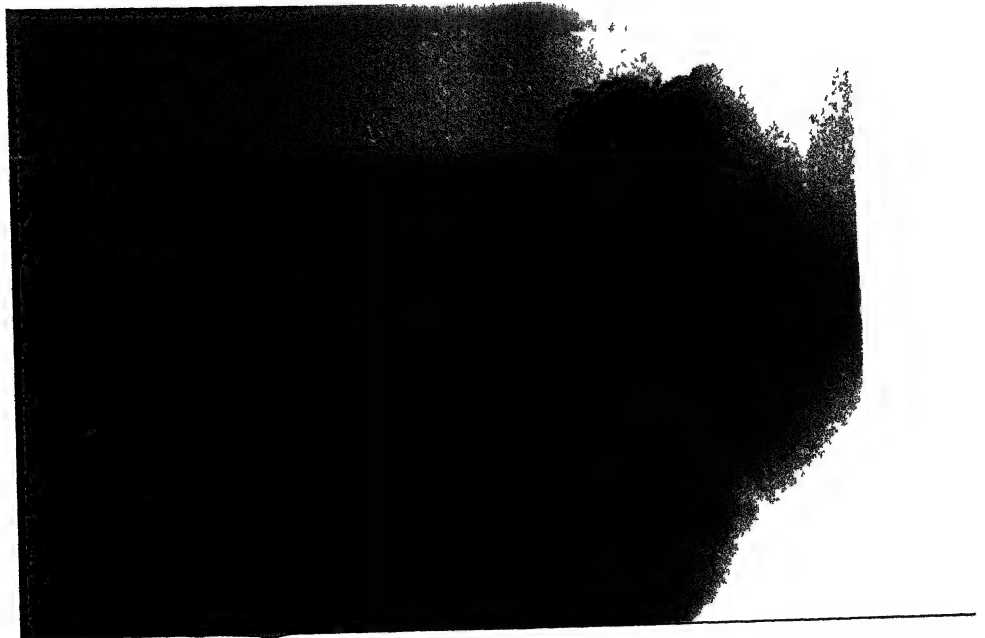
चित्र संख्या 1.3 · झूँसी का एक दृश्य



चित्र संख्या 1.4 : यमुना नदी का एक दृश्य



चित्र संख्या 1.5 : गगा कटाव का एक दृश्य



चित्र संख्या 1.6 : सलोरी नाला तथा उसके आस-पास का क्षेत्र



चित्र संख्या 1.7 : जलभराव की स्थिति



चित्र संख्या 1.8 : मम्फोर्डगंज पम्पिंग स्टेशन (पूर्व)



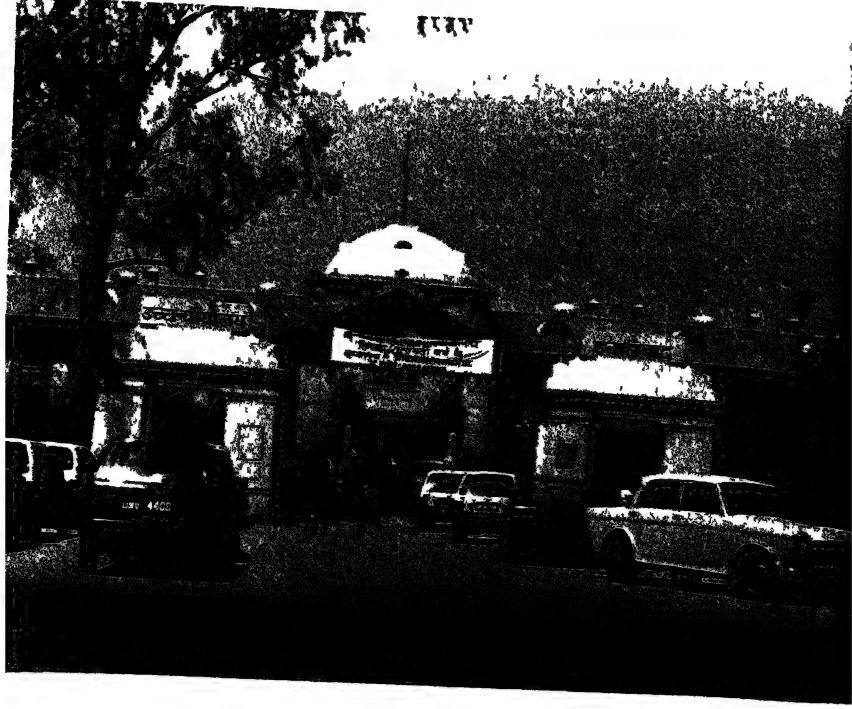
चित्र संख्या 1.9 : मम्फोर्डगंज पपिंग स्टेशन (पश्चिम)



चित्र संख्या 3.1 : सिविल लाइन्स का एक दृश्य



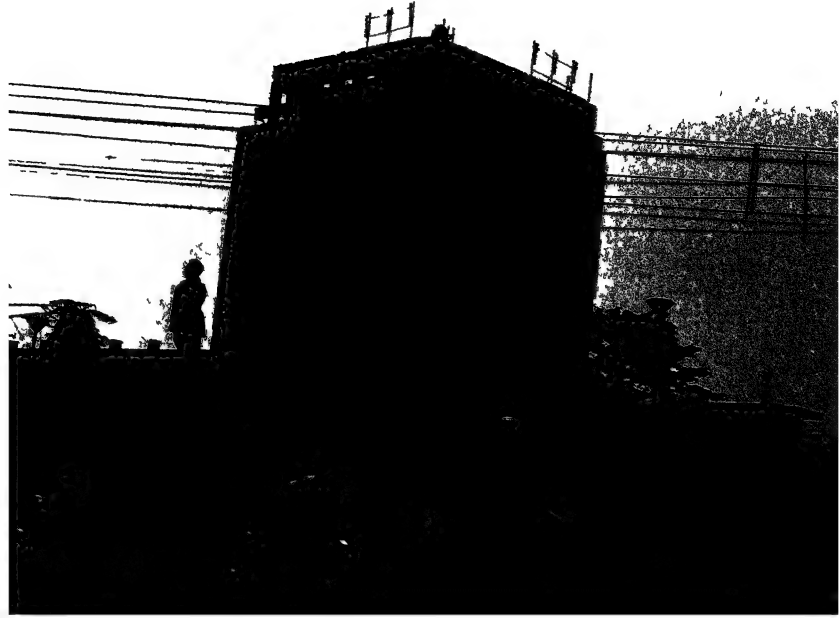
चित्र संख्या 3.2 : राजापुर का एक दृश्य



चित्र संख्या 3.3 : उच्च न्यायालय



चित्र संख्या 3.4 : चर्च



चित्र संख्या 3.5 : इन्दिरा भवन सिविल लाइन्स



चित्र संख्या 3.6 : नैनी औद्योगिक क्षेत्र



चित्र संख्या 3.7 : राजापुर क्षेत्र की जूही कालोनी



चित्र संख्या 3.8 . म्योर रोड क्षेत्र की कालोनी



चित्र संख्या 3.9 : यमुना नदी पर निर्माणाधीन पुल



चित्र संख्या 4.1 : औद्योगिक क्षेत्र नैनी



चित्र संख्या 4.2 : चीनी मिल नैनी



चित्र संख्या 6.1 : म्योराबाद पष्पिंग स्टेशन



चित्र संख्या 6.2 : म्योराबाद नाला



चित्र संख्या 6.3 : सलोरी नाला



चित्र संख्या 6.4 . चाचर नाला



चित्र संख्या 6.5 : मम्फोर्डगंज नाला



चित्र संख्या 6.6 : एलनगंज नाला



चित्र संख्या 6.7 : तेलियरगज प्रदूषित क्षेत्र



चित्र संख्या 6.8 : राजापुर का प्रदूषित क्षेत्र